



Die

Pacific-Eisenbahn

in

Nordamerika.

Von

Robert von Schlagintweit.

Mit Illustrationen, einer Karte und einer Meilentafel.



Cöln u. Leipzig:
Eduard Heinr. Mayer.
(M. Lengfeld'sche Buchh.)

New-York:
L. W. Schmidt.
24 Barclay Street.

1870.

Die Pacific-Eisenbahn.

Die Sierra Nevada in Californien (mittlere Erhebung 8500 bis 9000 Fuß).

Die Pacific-Eisenbahn in Nordamerika.

Von

Robert von Schlagintweit.

Mit Illustrationen, einer Karte und einer Meilentafel.

Cöln u. Leipzig:
Eduard Heinr. Mayer.
(M. Lengfeld'sche Buchh.)

New-York:
L. W. Schmidt.
24 Barclay Street.

1870.

Seinen

lieben und hochgeschätzten Freunden

in den

Vereinigten Staaten von Amerika

widmet

in unauslöschlicher und dankbarster Erinnerung

an die

zahlreichen in ihrer Mitte verlebten schönen Stunden

und an die

seinen wissenschaftlichen Bestrebungen bewiesene wohlwollende Theilnahme

diese

Schilderung der Pacific-Eisenbahn

Robert von Schlagintweit.

Vorwort.

Der an mich ergangenen ehrenvollen Aufforderung des Herrn Verlagsbuchhändlers Eduard Heinrich Mayer zu Cöln und Leipzig, die von mir seit Anfang dieses Jahres in seiner naturwissenschaftlichen und geographischen Zeitschrift „Gaea" entworfenen Schilderungen der Pacific-Eisenbahn einem weiteren Kreise zugänglich zu machen, komme ich hiermit, wenn auch mit vieler Freude, doch nicht ohne Bangigkeit nach. Bin ich mir doch nur zu sehr bewußt, wie ungemein schwer es ist, eine passende Auswahl aus dem hier behandelten Stoffe zu treffen. Denn dieser umfaßt nicht nur ein ungeheueres geographisches Gebiet, sondern bietet auch in Folge der Mannichfaltigkeit von Verhältnissen, die mit ihm in innigster Beziehung stehen, eine seltene Reichhaltigkeit und berührt überdies die verschiedenartigsten Interessen, denen allseitig zu genügen dem Einzelnen kaum vergönnt ist! So wünscht der Techniker die ingeniösen Einrichtungen, die zum Bau der Pacific-Bahn erforderlich waren, kennen zu lernen; der Einwanderer verlangt Auskunft theils über den Werth der in ihrer Nähe gelegenen Ländereien, theils

über ihre inneren Einrichtungen; der Geologe und der Bergmann erwarten über die von der Bahn berührten Minen der verschiedensten Art, der Naturforscher über die Thier- und Pflanzenwelt und die klimatologischen Verhältnisse, der Ethnograph über die längs ihr angesiedelten Völkerstämme belehrt zu werden; der Religionsphilosoph und der Psychologe sind auf nähere Enthüllungen über das Mormonenthum gespannt; dem Nationalöconomen und Handelsmanne liegt daran, Ausführliches über die Bedeutung der Bahn für den Welthandel und über die neuen durch sie erschlossenen Wege und Absatzquellen zu erfahren; der Naturfreund macht sich auf Schilderungen der von ihr durchzogenen Gegenden, der Capitalist auf Mittheilungen über die Rentabilität und finanzielle Sicherheit des großartigen Unternehmens gefaßt.

Die Aufgabe, diesen verschiedenartigen Interessen allseitig zu entsprechen, würde meine Kräfte übersteigen. Mein Bestreben war nur darauf gerichtet, in dem begrenzten Umfange dieses Werkchens (obwohl ich in demselben meine in der „G a e a" veröffentlichten Aufsätze in wesentlich erweiterter Gestalt wiedergebe), in großen allgemeinen Zügen ein Unternehmen, das sich den ruhmwürdigsten Leistungen menschlichen Genies und menschlicher Willenskraft würdig anreiht, klar und parteilos darzustellen. Insbesondere wünschte ich eine Arbeit zu liefern, die für die zahlreichen Reisenden auf der Pacific-Eisenbahn ebensowohl anregend und belehrend, als von praktischem Nutzen wäre.

Wenn ich zuweilen meinen lieben Landsleuten, d e n D e u t s c h e n i n A m e r i k a, größere Aufmerksamkeit widmete

und ihr gesellschaftliches und öffentliches Leben etwas eingehender besprach, so veranlaßte mich hierzu unwillkürlich theils das uns gemeinsam umschlingende nationale Band, theils die Erinnerung an die zahlreichen unvergeßlich schönen mit ihnen, gleichwie mit den übrigen Staatsgenossen Nordamerika's, zugebrachten Stunden.

Sehr verschiedenartig waren die Quellen, aus denen ich die im vorliegenden Buche enthaltenen Angaben schöpfte. Die Schilderungen beruhen auf eigenen, während zweimaliger Bereisung der Bahn gewonnenen Anschauungen und Auffassungen, die statistischen Daten auf amtlichen Actenstücken und Documenten, die ich während meines Aufenthaltes in den Vereinigten Staaten entweder selbst gesammelt habe oder die mir durch die zuvorkommende Güte hochgeschätzter Freunde hieher nach Gießen zugeschickt worden sind. Ich erwähne in dieser Beziehung dankbar die Sendungen, die mir die Herren Wm. Aufermann aus New-York, Dr. Theodor Baeumer aus Omaha, Udo Brachvogel aus St. Louis, Albert B. Geilfuß aus Milwaukee, Theodor Kirchhoff und Otto Wermuth aus San Francisco, Prof. Karl Knortz aus Oshkosh, Dr. Chronik und Julius Rosenthal aus Chicago wiederholt zukommen ließen.

Von größter Wichtigkeit waren mir ferner die Wochenausgaben der bedeutenderen amerikanischen Zeitungen, die ich seit meiner Abreise aus Amerika durch die liebenswürdige Gefälligkeit der verehrlichen Redactionen des New-Yorker Belletristischen Jour-

nals, der New-Yorker Staatszeitung, der Illinois Staatszeitung zu Chicago und der Westlichen Post zu St. Louis ganz regelmäßig erhielt; auch wurde ich wiederholt von Seite ihrer verehrlichen Redactionen durch die Zusendung der New-Yorker Handelszeitung und des Pittsburger Volksblattes erfreut. Ich erblicke in dieser mir gewährten Aufmerksamkeit einen neuen hiermit dankbarst erwähnten Beweis der wohlwollenden Theilnahme, deren ich mich bis jetzt ganz allgemein von Seite der deutschen wie der englischen Presse Amerika's zu erfreuen hatte.

Ob es mir geglückt sei, das mir gebotene reichhaltige Material angemessen zu verwerthen, vermag ich natürlich nicht selbst zu beurtheilen; es hat mich, wie ich hoffe, in den Stand gesetzt, mich sowohl mit den zahlreichen Aenderungen, die seit Eröffnung der Bahn auf ihr vorgegangen sind, vertraut zu machen, als auch meinen statistischen Angaben einen Grad von Richtigkeit zu geben, wie er überhaupt zur Zeit möglich ist. Belehrungen über irrige Auffassungen oder falsche Daten, von denen, aller von mir angewandten Sorgfalt ungeachtet, wohl manche untergelaufen sein werden, sowie überhaupt Mittheilungen, die auf die Pacifischen Eisenbahnen Bezug haben, werde ich jeder Zeit mit lebhaftestem Danke entgegennehmen.

Gießen im Großherzogthum Hessen, im Juni 1870.

Der Verfasser.

Inhalt.

I.

Allgemeine statistische Angaben.

II.

Die Union-Pacific-Eisenbahn.

Vom Missouri zu den Felsengebirgen.

Ueber die Felsengebirge zum Großen Salzsee.

III.

Die Central-Pacific-Eisenbahn.

Vom Großen Salzsee zur Sierra Nevada.

Ueber die Sierra Nevada nach Sacramento.

VI.

Die Western-Pacific-Eisenbahn.

V.

Die Eisenbahnstationen zwischen New-York und San Francisco.

Verzeichniß der Illustrationen.

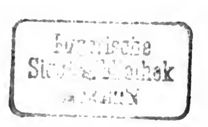
Mit Ausnahme der Abbildung des Pullman'schen Schlafwagens (nach einer sterioskopischen Ansicht von Jno. Carbutt zu Chicago) und des Adlerthors in Salt Lake City (nach einer sterioskopischen Ansicht von Savage und Ottinger in Salt Lake City) sind alle Illustrationen nach stereoskopischen Aufnahmen von Alfred A. Hart zu Sacramento gefertigt.

Beilagen.

Alle Höhenangaben sind in englischen Fußen ausgedrückt.

I.

Allgemeine statistische Angaben.



Allgemeine statistische Angaben.

Da mir als einem der ersten Deutschen das Glück und die seltene Gelegenheit zu Theil ward, während eines unvergeßlich schönen zehnmonatlichen Aufenthaltes in den Vereinigten Staaten von Amerika die Pacific-Eisenbahn, die häufig, aber mit Unrecht Pacific genannt wird, zweimal ihrer ganzen Länge nach, das erste Mal nur einen Tag nach ihrer Eröffnung, zu befahren, so wird mir der Versuch gestattet sein, eine Schilderung dieses die allgemeine Aufmerksamkeit der ganzen gebildeten Welt auf sich ziehenden Unternehmens zu entwerfen, das sich würdig dem Großartigsten anreiht, was bis jetzt das Genie, der Wille und die Ausdauer des Menschen irgendwo geschaffen hat. Es würde mich ungemein freuen, wenn meine einfache Schilderung, die einerseits auf amtlichen bis in die neueste Zeit reichenden Mittheilungen und Berichten, andrerseits, und zwar hauptsächlich, auf eigenen Anschauungen und Wahrnehmungen beruht, dazu beitragen sollte, die irrigen Ansichten zu

verdrängen, die bis jetzt noch vielfach über diese wichtige, erst seit einem Jahre in Nordamerika vorhandene Verkehrsader verbreitet sind.

Unter Pacific-Eisenbahn im gewöhnlichen (wenn auch unrichtigen) weiteren Sinne verstehen wir die Schienenverbindung, die zur Zeit in Nordamerika zwischen der Küste des atlantischen Oceans und der des stillen Meeres (im Englischen „The Pacific" genannt) besteht, also die Eisenbahn, die von New-York oder Boston mitten durch die Vereinigten Staaten in fast genau westlicher Richtung nach San Francisco führt. Die angemessenste Bezeichnung für diese Bahn, weil die vollständigste und erschöpfendste, wäre daher zweifellos „Atlantic-Pacific-Eisenbahn."

Ob wohl ein anderes, als das rastlos vorwärts strebende amerikanische Volk den riesigen Gedanken, einen Schienenweg über einen mächtigen Continent zu legen, um hierdurch zwei Weltmeere und die entlegensten Theile einer großen Republik zu verbinden, jemals zur Ausführung gebracht hätte? Aehnliches wie die Pacific-Bahn hat die Welt, wie mit Bestimmtheit behauptet werden kann, bis jetzt noch nicht gesehen. Denn der im November 1869 vollendete Suez-Canal, ein Werk, das oft an Großartigkeit mit der amerikanischen Riesenbahn verglichen wird, ist doch in Wirklichkeit, wie dies mit Recht einige deutsch-amerikanische Zeitungen hervorgehoben haben, „nur eine, wenn auch vergrößerte Wiederholung dessen, was schon zur Zeit der Pharaonen dagewesen: die erste Pacifische Eisenbahn, der bald andere, südlicher oder nördlicher von der jetzt vollendeten gelegene folgen werden, bezeichnet dagegen einen Fortschritt in der Industrie, im Verkehrswesen und Völkerleben, wozu es nie ein Seitenstück gegeben hat. So Großes konnte nur

ein Volk zu Stande bringen, dem die Freiheit das Element der Kraft und Größe bietet."

Wir werden also später, und aller Wahrscheinlichkeit nach in nicht zu ferner Zeit, drei Schienenwege in Nordamerika haben, die eine ununterbrochene Verbindung vom atlantischen Ocean zum stillen Meere herstellen, und die für den Handel, die Entwickelung und die Civilisation des einer glänzenden Zukunft entgegengehenden, für die Vereinigten Staaten äußerst wichtigen Westens von unberechenbarer Tragweite sein werden.

Diese drei Bahnen sind:

1. Die am 10. Mai 1869 eröffnete Pacific-Eisenbahn (Pacific Railroad), die als die erste von Ocean zu Ocean erbaute stets den Namen Pacific-Bahn κατ' ἐξοχήν führen wird; sie ist es, mit der wir uns in vorliegender Schrift ausschließlich befassen.

2. Die Süd-Pacific-Eisenbahn (Southern Pacific Railroad), die südlich von der obengenannten liegen und längs des 35. Breitengrades führen wird.

3. Die Nord-Pacific-Eisenbahn (Northern Pacific Railroad), die am Westende des Oberen Sees (Lake Superior) beginnend, nördlich von der unter 1. genannten durch Minnesota, Dakota, Montana, Idaho, Washington Territorium, und, da sie eine Zweigbahn durch das Thal des Columbiaflusses haben wird, auch durch Oregon führen wird.

* * *

Die ungeheuere Länge der im gewöhnlichen, weiteren Sinne gedachten Pacific-Eisenbahn wird sich am leichtesten veranschaulichen, wenn man sich vorstellt, daß die Ent-

fernung zwischen Boston in Massachusetts und San Francisco in Californien eben so groß ist, wie jene zwischen der erstgenannten Stadt (Boston in Amerika) und Berlin in Deutschland, und daß von New-York nach San Francisco noch etwas weiter ist, als von New-York über den ganzen atlantischen Ocean herüber nach Southampton in England.

Als die Bahn im Mai 1869 dem Verkehre übergeben ward, fuhr man nahezu volle acht Tage und ebenso viele Nächte, um von New-York nach San Francisco zu gelangen; gegenwärtig legt man diese Strecke, die 3306 englische*) oder 717 deutsche (geographische) Meilen lang ist, in sieben, zuweilen selbst in 6½ Tagen zurück; in Jahresfrist wird man, da es bis dahin zweifelsohne gelungen sein wird, gar manche bis jetzt noch schadhafte Theile der Riesenbahn in guten Zustand zu setzen, ganz regelmäßig in sechs Tagen und sechs Nächten von New-York nach San Francisco oder umgekehrt reisen können. Der aus einem Hotelwagen, zwei Schlafwagen, zwei Passagierwaggons und einem Gepäckwagen bestehende Extrazug, der versuchsweise von New-York am Sonntag den 17. Oktober 1869 Morgens abgelassen wurde und unterwegs nur wegen Feuerung und Wasser anhielt, traf in San Francisco am Freitag den 22. Oktober Nachts gegen zehn Uhr ein, also mit Hinzurechnung der Zeitdifferenz zwischen diesen beiden Orten,

---

*) Richtiger wäre 3306 *amerikanische* Meilen; es besteht ein Unterschied zwischen der amerikanischen und der englischen Meile, der jedoch viel zu gering ist, um hier in Betracht zu kommen; 1 amerikanische Meile = 1,000058 englische Meilen, 1 englische Meile = 0,9999420 amerikanische Meile; eine deutsche oder geographische Meile = 4,610930 englische Meilen = 4,610663 amerikanische Meilen; 1 englische Meile = 0,216976 deutsche Meilen.

die drei Stunden und vierzehn Minuten beträgt, in etwas weniger als sechs Tagen. Mittelst eines solchen Extrazuges hofft man, später die Dauer der Reise noch

---

Die folgende kleine Tabelle zur Verwandlung englischer Meilen in deutsche (geographische) Meilen dürfte vielleicht Manchen angenehm sein.

Englische Meilen.

Einer.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
Deutsche M. 0.22	Deutsche M. 0.43	Deutsche M. 0.65	Deutsche M. 0.87	Deutsche M. 1.08	Deutsche M. 1.30	Deutsche M. 1.52	Deutsche M. 1.74	Deutsche M. 1.95

Zehner.

10.	20.	30.	40.	50.	60.	70.	80.	90.
Deutsche M. 2.17	Deutsche M. 4.34	Deutsche M. 6.51	Deutsche M. 8.68	Deutsche M. 10.84	Deutsche M. 13.01	Deutsche M. 15.18	Deutsche M. 17.35	Deutsche M. 19.52

Hunderter.

100.	200.	300.	400.	500.	600.	700.	800.	900.
Deutsche M. 21.69	Deutsche M. 43.38	Deutsche M. 65.06	Deutsche M. 86.75	Deutsche M. 108.44	Deutsche M. 130.13	Deutsche M. 151.81	Deutsche M. 173.50	Deutsche M. 195.19

Tausender.

1000.	2000.	3000.	3100.	3200.	3300.	3400.	3500.	3600.
Deutsche M. 216.88	Deutsche M. 433.75	Deutsche M. 650.63	Deutsche M. 672.32	Deutsche M. 694.00	Deutsche M. 715.69	Deutsche M. 737.38	Deutsche M. 759.07	Deutsche M. 780.75

um mehrere Stunden verkürzen zu können. Der bei erhöhten Preisen jeden Mittwoch von San Francisco abgehende Atlantic-Hotel-Expreßzug traf wiederholt in New-York innerhalb sechs Tagen und ebenso viel Nächten ein.

Es dürfte für eine spätere Zeit nicht ohne Interesse sein, eine genaue Angabe der Preise zu besitzen, die während der beiden ersten Monate des Bestehens der Bahn für eine Fahrkarte von verschiedenen Städten der Union nach San Francisco zu entrichten waren; es gab damals nur eine Fahrklasse.

Es kostete ein Billet für einen Erwachsenen (Kinder nicht über zwölf Jahre alt zahlten die Hälfte, Kinder unter fünf Jahren waren frei):

Nach San Francisco.

	Im Mai 1869		Im Juni 1869	
Von	Dollars	Cents	Dollars	Cents
Boston	196	75	176	—
Chicago . . .	173	35	153	—
Cincinnati . .	185	20	166	50
New-York . .	193	75	173	—
Niagara Falls .	189	25	170	50
Omaha . . .	151	75	133	—
St. Louis . .	171	75	153	—

In diesem Billettarife sind die Preise in Papiergeld angegeben: ein Dollar in Papier = ein Dollar Currency entsprach damals dem Werthe von einem Thaler neun Pfennige Preuß. Cour. Auch in den später folgenden Angaben ist, wenn nicht ausdrücklich „Dollar Gold" genannt wird, immer der Papierdollar zu verstehen.

Mit Einschluß der Auslagen für die Beköstigung auf den Bahnhöfen, ferner für die Benutzung der Schlafwagen (siehe die Schilderung derselben Seite 37) brauchte eine erwachsene Person von New-York nach San Francisco oder umgekehrt im Mai 1869 mindestens 250, im Juni desselben Jahres mindestens 230 Thaler Preuß. Cour., während eine solche, was ich des Vergleiches halber beifüge, für die Reise von Bremen oder Hamburg über den atlantischen Ocean nach New-York mit Einschluß der Verköstigung in der ersten Cajüte (im obern Salon) nur 165, im Zwischendecke gar nur 55 Thaler Preuß. Cour. zahlt.

Doch schon nach wenigen Wochen wurden die Fahrpreise auf der Pacific-Bahn herabgesetzt. Eine Fahrkarte zwischen New-York und San Francisco kostete nur noch 150 Dollars, und man konnte die ganze Reise einschließlich aller Nebenausgaben ganz gut mit 200 Thalern Preuß. Cour. bestreiten.

Seit Januar 1870 sind folgendes die Preise für eine Fahrkarte (Kinder nicht über zwölf Jahre alt zahlen die Hälfte, Kinder unter fünf Jahren sind frei) mit Einschluß von hundert Pfund Freigepäck*) für einen Erwachsenen und fünfzig Pfund für ein Kind.

---

*) Für je weitere hundert Pfund Gepäck sind von San Francisco nach Omaha fünfzehn Dollars Currency zu entrichten.

Nach San Francisco.

Von	Erste Klasse Dollars Currency	Cents	Zweite Klasse Dollars Currency	Cents
Albany in New-York	140	—	—	—
Baltimore in Maryland	137	—	108	55
Boston in Massachusetts	144	50	—	—
Buffalo in New-York	133	50	—	—
Chicago in Illinois	118	—	93	—
Cincinnati in Ohio	129	45	—	—
Detroit in Michigan	126	50	—	—
Memphis in Tennessee	132	—	—	—
Mobile in Alabama	148	50	—	—
Montreal in Canada	138	50	—	—
New-Orleans in Louisiana	150	—	—	—
New-York	140	—	110	—
Niagara Falls in New-York . . .	133	50	—	—
Omaha*) in Nebraska	100	—	80	—
Pittsburg in Pennsylvanien . . .	132	—	—	—
Philadelphia in Pennsylvanien . .	138	—	108	55
St. Louis in Missouri	118	—	93	—
Washington im Distrikte v. Columbia	137	—	—	—

Einwanderer werden gegenwärtig von Omaha nach San Francisco — eine Entfernung von 1913 englischen = 415 deutschen Meilen — zu dem gewiß nicht hohen Preise von sechzig Dollars Currency befördert, der wahrscheinlich später herabgesetzt wird.

Es befindet sich die Pacific-Eisenbahn, gleichviel, ob wir sie im weiteren, nicht ganz zutreffenden, oder im engeren, richtigen Sinne auffassen, nicht, wie häufig angenommen wird, in den Händen und unter der Leitung einer einzigen Gesellschaft; an der großen Eisenbahnlinie, die zur Zeit die kürzeste Entfernung zwischen New-York und San Francisco darbietet und über Easton, Allentown, Pittsburg, Chicago, Omaha und Sacramento führt, sind folgende Gesellschaften betheiligt:

*) Bei dem jeden Mittwoch von San Francisco abgehenden Atlantic-Hotel-Expreßzug beträgt das Fahrgeld nach Omaha 125 Dollars Currency.

			Meilen	
			englische	deutsche
Atlantic-Pacific-Eisenbahn siehe Seite 4 und 12.		1. Central Railway of New-Jersey: von New-York bis Easton	75	16.27
		2. Pennsylvanische Bahnen (Lehigh Valley, East Pennsylvania, Lebanon Valley und Pennsylvania Central): von Easton über Allentown, Reading und Harrisburg bis Pittsburg . .	356	77.21
		3. Pittsburg-, Fort Wayne- und Chicago: von Pittsburg über Fort Wayne bis Chicago [1])	468	101.50
		4. Chicago-, Rock Island- und Pacific: von Chicago über Bureau und Davenport bis Omaha [2])	494	107.14
	Pacific-Eisenb.	5. Union-Pacific: von Omaha bis Ogden [3])	1032	223.86
		6. Central-Pacific: von Ogden bis Sacramento [4])	743	161.09
		7. Western-Pacific: von Sacramento über Stockton bis San Francisco [5]) . .	138	29.93
		Summa	3306	717.00

[1]) Von New-York nach Chicago führen noch andere, als die hier angegebenen Eisenbahnen, die jedoch alle einen weiteren Weg nehmen. Die häufig von New-York nach Chicago eingeschlagene Route mit der Camden- und Amboy-Bahn nach Philadelphia (88 englische = 19.09 deutsche Meilen), von da mit der Pennsylvania Central nach Pittsburg (355 englische = 77.00 deutsche Meilen) und ferner längs der Pittsburg-, Fort Wayne- und Chicago-Eisenbahn nach Chicago (468 englische = 101.50 deutsche Meilen) hat eine Länge von 911 englischen = 197.59 deutsche Meilen.

[2]) Von Chicago nach Omaha über Clinton und Cedar Rapids ist mit der Chicago- und Northwestern-Eisenbahn ebenfalls nur eine Entfernung von 494 englischen Meilen.

[3]) Die Union-Pacific-Eisenbahn erstreckte sich von Mai bis Ende December 1869 noch 52.7 englische = 11.45 deutsche Meilen westlich von Ogden bis Promontory Point; diese Strecke hat sie jetzt der Central-Pacific-Bahn abgetreten. Uebrigens ist auch heute noch der Vereinigungspunkt dieser beiden Bahnen nur ein

Aus der jenseitigen Tabelle ergibt sich, daß die Entfernung von New-York am atlantischen Ocean bis San Francisco am stillen Meere längs des kürzesten, zur Zeit bestehenden Schienenweges, den ich mit dem, wie ich hoffe, treffenden Namen „Atlantic-Pacific-Eisenbahn" bezeichne, 3306 englische = 717 deutsche Meilen (in runden Zahlen 3300 englische = 716 deutsche Meilen) beträgt.

Auf unserer Fahrt von Ocean zu Ocean kommen wir, von New-York ausgehend, durch folgende Staaten und Territorien, von denen wir Colorado allerdings nur berühren. Mit „Terr." sind die Territorien bezeichnet.

New-Jersey.	Illinois.	Wyoming. (Terr.)
Pennsylvanien.	Iowa.	Utah. (Terr.)
Ohio.	Nebraska.	Nevada.
Indiana.	Colorado. (Terr.)	Californien.

Wir ersehen auch gleichzeitig aus der Tabelle, daß die Pacific-Eisenbahn im engeren, richtigen Sinne eine Länge von 1913 englischen = 414.88 deutschen Meilen hat, und daß sie nicht, wie häufig, aber mit Unrecht

provisorischer, der aber aller Wahrscheinlichkeit nach definitiv in Ogden bleiben wird, wo bereits solide steinerne Bahnhofsgebäude errichtet sind.

[4]) Vor Erwerbung der Strecke zwischen Ogden und Promontory Point hatte die Central-Pacific-Bahn nur eine Länge von 690 englischen = $149._{64}$ deutschen Meilen.

[5]) Mit der Western-Pacific-Eisenbahn ist die einzige Möglichkeit geboten, San Francisco mit der Lokomotive, wenn auch allerdings auf einem Umwege, zu erreichen; denn der nächste nur 83 englische = $18._{00}$ deutsche Meilen lange Weg von Sacramento nach San Francisco führt mit der California-Pacific-Eisenbahn nach Vallejo (60 englische = $13._{01}$ deutsche Meilen), und dann mit dem Dampfschiffe über die Bai nach San Francisco (23 englische = $4._{99}$ deutsche Meilen). Siehe die vierte Abtheilung dieses Buches: „Die Western-Pacific-Eisenbahn."

angenommen wird, bei New-York oder bei Boston, sondern erst mitten im Herzen der Vereinigten Staaten, nämlich bei Omaha beginnt, einer Stadt, die dicht am rechten Ufer des Missouri erbaut und 1393 englische = 302.12 deutsche Meilen westlich von New-York gelegen ist (vergleiche Seite 21).

Bis in die Nähe von Omaha und manchen anderen am Missouri gelegenen Städten konnte man schon seit Längerem mittelst mehr als einer Eisenbahnlinie von Osten her, nämlich von der Küste des atlantischen Oceans, gelangen. Aber das kühne, bereits im Jahre 1845, also zu einer Zeit, in der sich in Amerika das Eisenbahnwesen noch in seiner Kindheit befand*), in dem Amerikaner Asa Whitney aufgetauchte Project, auch westlich vom Missouri eine Eisenbahn bis zum stillen Meere auszudehnen**), ist erst vor wenigen Monaten durch die glückliche Vollendung der Pacific-Eisenbahn zur Ausführung gekommen, die folgenden drei Gesellschaften gehört:

1) Der Union-Pacific (Union Pacific Railroad, abgekürzt U. P. R. R.), 1032 englische = 223.86 deutsche Meilen lang, bis jetzt der größten Eisenbahngesellschaft der Welt, die ihr Zustandekommen vorzugsweise einer Anzahl in den östlichen Staaten Amerika's lebender Männer

*) Die ersten Eisenbahnen in Amerika wurden im Jahre 1831 eröffnet: die Baltimore und Ohio, die eine amerikanische Locomotive benützte, und die Mohawk und Hudson, die im September 1831 mit einer englischen Locomotive zwischen Albany und Schenectady fuhr. (Siehe: Manual of the Railroads of the United States for 1869—70, by Henry V. Poor. New-York, 1869, H. V. & H. W. Poor, und das zu San Francisco erscheinende „Weekly-Bulletin", October 1. und 8. 1869.)

**) Siehe: Origin and history of the Pacific Railroad, the first report in congress, 1846, by Hon. Sidney Breese of Illinois. Chicago, E. B. Myers and Company. 1870.

verdankt. An Betriebsmaterial besaß sie im September 1869 149 Locomotiven, 26 Passagierwagen erster und 15 zweiter Classe, 18 Gepäck-, Post- und Expreßwagen, 88 Calaboosewagen, die auch zur Beförderung der Auswanderer benutzt werden können, 915 Kastenwagen, 1107 Platformwagen und überdies 300 gemiethete Wagen. Im Bau begriffen sind 3 Passagierwagen erster und zweiter Classe. Die Schlafwagen, die den Zügen angehängt werden, gehören nicht der Gesellschaft.

2) Der Central-Pacific von Californien (Central Pacific Railroad, abgekürzt C. P. R. R.), 743 englische = 161.09 deusche Meilen lang, die das zu ihrer Bildung nöthige Capital von Bewohnern der in der Nähe des stillen Meeres gelegenen Staaten erhielt, insbesondere von Californien, Nevada und Oregon. Im September 1869 besaß sie 166 Locomotiven, 13 Schlafwagen, 62 Wagen erster und 35 Passagierwagen zweiter Classe, 23 Gepäck-, Post- und Expreßwagen, 648 Kasten-, Fracht- und Viehwagen und 1293 Platformwagen. Im Bau begriffen sind 18 Schlafwagen, 31 Passagierwagen der ersten und 25 der zweiten Classe.

3) Der Western-Pacific von Californien (Western Pacific Railroad, abgekürzt W. P. R. R.), die nur die äußerst kleine Strecke von 138 englischen = 29.93 deutschen Meilen besitzt, und erst am 6. September 1869 eröffnet wurde.

Nachdem den Pacifischen Eisenbahn-Gesellschaften von der Regierung der Vereinigten Staaten äußerst liberale Subsidien an Geld und Ländereien für ihr großartiges Unternehmen zugesichert waren, begann einerseits die Central-Pacific von Californien, von Sacramento ausgehend in östlicher Richtung über die Sierra Nevada nach dem Missouri-Flusse hin, andrerseits die Union-Pacific-

Eisenbahn von Omaha am Missouri über die Felsengebirge (Rocky Mountains) in westlicher Richtung zu bauen.

Mit welcher Schnelligkeit, Energie und Rastlosigkeit von beiden Gesellschaften ungeachtet aller sich entgegenstellender Hindernisse das Werk ausgeführt wurde, erhellt am einfachsten aus der Thatsache, daß an der am 10. Mai 1869 in all ihren Theilen vollendeten und dem öffentlichen Verkehre übergebenen Bahn von der Central-Pacific die ersten Arbeiten am 8. Januar 1863 zu Sacramento in Californien und von der Union-Pacific am 2. December desselben Jahres (1863) zu Omaha in Angriff genommen wurden. Als diese Arbeiten ernstlich begannen, war längs der ganzen zwischen Omaha und Sacramento projektirten Bahnlinie, wenn man von einem Punkte ausgeht, der sich 38 englische Meilen westlich vom höchsten Uebergang über die Sierra Nevada befindet, bis zu einem anderen, der 322 englische Meilen östlich von den Felsengebirgen liegt, das ist auf eine Entfernung von 1286 englischen = 297 deutschen Meilen keine Spur einer Stadt, ja kaum eine Niederlassung von weißen Menschen anzutreffen; nur südlich und nördlich von der Bahn konnte man auf einige Städte und einzelne bearbeitete Silberbergwerke stoßen. Bei uns in Deutschland baut man Eisenbahnen, wo Städte *sind*, in Amerika, damit längs derselben Städte *entstehen*.

Es rückte nun die von zwei Seiten gleichzeitig in Angriff genommene Pacific-Bahn mit einer Schnelligkeit vor, die bis jetzt im Eisenbahnbau aller Welttheile ganz einzig dasteht. Wiederholt wurden an einem einzigen Tage zehn englische oder über zwei deutsche Meilen Schienen gelegt. Die Anzahl der Arbeiter bestand monatelang bei der Central-Pacific aus 10,000 Chinesen, bei der Union-Pacific aus nahezu ebensoviel Weißen. Aber

noch im Januar 1869 hielt man es fast allgemein für ganz unmöglich, daß das schon früher gegebene Versprechen, die Pacific-Bahn in ihrer Gesammtlänge am 4. Juli 1869, dem Jahrestage der Unabhängigkeitserklärung, zu eröffnen, erfüllt werden könne. Selbst als in der letzten Woche des März 1869 das Generalpostamt der Vereinigten Staaten in Washington die amtliche Mittheilung erhalten hatte, daß die Union-Pacific nunmehr von Omaha bis Ogden und die Central-Pacific-Bahn von Sacramento bis in die Nähe von Kelton fertig sei und demnach nur noch eine Strecke von 82 englischen Meilen übrig bleibe, um beide Bahnen mit einander zu verbinden, hörte ich, der ich damals im Staate Ohio weilte, von Personen, die mit amerikanischen Verhältnissen genau vertraut sind, die Wahrheit dieser Nachricht in starken Ausdrücken bezweifeln. Ein Telegramm aus San Francisco vom 29. April 1869, das die in den östlichen Staaten erscheinenden Zeitungen am nächsten Tage brachten, des Inhaltes, daß von nun an zu einer ununterbrochenen Verbindung von Ocean zu Ocean nur noch 9½ englische Meile zu bauen seien, wurde von Manchen für eine Mystification erklärt.

Als nun die Vollendung der Bahn außer allem Zweifel stand, als von New-York am Freitag den 7. Mai 1869 zum ersten Male die Post nach Californien auf ihr abging, wurden zur Feier ihrer Eröffnung, die am 10. Mai 1869 erfolgte, in vielen Städten Amerika's, insbesondere in Boston, New-York, Chicago, St. Louis, Omaha, Sacramento und San Francisco, große Festlichkeiten veranstaltet, an denen die Bevölkerung den lebhaftesten Antheil nahm. Zu Promontory Point in Utah (Yuta) vereinigte am Mittag dieses Tages — Montag 10. Mai — Gouverneur Leland Stanford aus Sacra-

mento die beiden Bahnen (die Union-Pacific und Central-Pacific) mit einer polirten, an beiden Theilen mit Silber belegten Schiene; der Nagel, der zum Befestigen diente, war aus Gold und hatte einen Werth von 200 Dollars Gold (ein Dollar Gold = 1 Thlr 12 Sgr. 9 Pf. Pr. Ct.). Wenige Minuten nach Beendigung dieser Feierlichkeit war die letzte Holzschwelle, die gelegt war, von den Anwesenden in kleine Stücke zerschnitten, die sie zum Andenken mitnahmen. Wohlweislich hat man die mit Silber ausgelegte Schiene und den goldenen Nagel nach wenigen Stunden entfernt; die beiden Gegenstände sind nunmehr in den Bureaux der Central-Pacific-Eisenbahn zu Sacramento in Californien aufbewahrt.

Sechs Jahre früher, als das Gesetz, das die nationale Unterstützung gewährte, es verlangte, zwei Jahre, ehe man es für möglich gehalten, innerhalb nicht ganz sechs Jahren war die einen Triumph menschlicher Thatkraft bildende Riesenbahn vollendet, die nicht allein hunderte von englischen Meilen weit durch Wüsten führt, sondern auch Höhen von 7000, ja selbst von mehr als 8000 Fuß überschreitet, die überdies nichts von Allem, was sie brauchte, an Ort und Stelle vorfand, sondern aus weiter Ferne herbeischaffen mußte; je nachdem die Bahn vorrückte, hatte die Locomotive Techniker, Ingenieure, Arbeiter aller Art, ferner das zum weiteren Bau nöthige Material, wie Holz, Eisen, Schienen, Schwellen, und Alles, was an Lebensmitteln erforderlich war, auf den Schienen zu befördern. Als die Union-Pacific-Bahn begonnen wurde, mußte sie, da sich damals noch keine der östlichen Eisenbahnen bis zum Missouri erstreckte, alle ihre Materialien bis zu diesem Flusse 176 englische = 38 deutsche Meilen weit mit ungeheueren Schwierigkeiten und Kosten auf der Achse transportiren. Und dennoch hatte diese Bahn, wie

dies Udo Brachvogel mit Recht hervorhebt, „ein ungleich leichteres Spiel, als die Central-Pacific-Eisenbahn; denn diese war, das stille Meer hinter sich, dann eine hohe Alpenkette und nach dieser eine endlose Wüste vor sich, zu ganz anderen Anstrengungen, zu ganz anderen Opfern genöthigt, als ihre glücklichere Gefährtin." Wäre die Bahn statt innerhalb nicht ganz sechs Jahren erst innerhalb sechszehn Jahren vollendet gewesen: immerhin wäre sie ein Wunderbau.

Wie unglaublich rasch, besonders in der letzten Zeit, an der Pacific-Bahn gebaut wurde, ergibt sich aus folgender Tabelle.

Es waren fertig und dem Verkehre übergeben:

Von der Union-Pacific-Bahn.	Engl. Meilen.	Von der Central-Pacific-Bahn.	Engl. Meilen.
Im Januar 1866 . .	44	Am 1. Januar 1865 .	31
Am 1. Januar 1867	305	Am 8. Mai 1866 . .	66
Am 1. Januar 1868	540	Im Juli 1867	105
Am 25. October 1868	858	Im Januar 1868 . .	135
Am 10. Mai 1869 .	1085	Am 10. Mai 1869 . .	690

Gerade diese, von anderen Eisenbahngesellschaften in Europa und Amerika auch nicht annähernd bis jetzt erzielte Schnelligkeit im Bau war es, die gar viele Befürchtungen in Betreff seiner Solidität hervorrief. Inwieferne diese begründet waren, wird sich aus dem weiteren Verlaufe meiner Mittheilungen ergeben. Wir treten nämlich nunmehr vom Ausgangspunkte der Bahn, von Omaha, die Reise längs derselben an.

II.

Die Union-Pacific-Eisenbahn.

Vom Missouri zu den Felsengebirgen.

Der Ausgangspunkt der Pacific-Eisenbahn, die aus der Union-Pacific, der Central-Pacific und der Western-Pacific besteht, befindet sich zu **Omaha**, einem dicht am rechten (westlichen) Ufer des Missouri, 966 Fuß*) über der Meeresfläche gelegenen Orte, der 1393 englische = 302.12 deutsche Meilen westlich von New-York entfernt ist, d. i. nahezu ebensoweit wie Cöln am Rhein (über Kreiensen, Berlin und Bromberg) von St. Petersburg an der Newa (307.8 deutsche Meilen). In Omaha beginnt die 1032.2 englische = 223.86 deutsche Meilen lange Union-Pacific-Eisenbahn, mit der wir uns jetzt eingehender beschäftigen wollen.

Omahá (nicht Omáha) im Staate Nebraska (bis jetzt dem jüngsten der Union, der erst im Januar 1867

*) Diese, wie alle folgenden Höhenangaben, in englischen Fußen ausgedrückt, sind zwar den neuesten amtlichen Berichten der Union-Pacific-Eisenbahn entnommen, können jedoch dessenungeachtet keineswegs den Anspruch auf große Genauigkeit erheben und mögen innerhalb 70 bis 180 Fuß falsch sein; sie wurden durch Messungen erhalten, die keinen gemeinschaftlichen Ausgangspunkt haben, sondern vielfach unabhängig von einander angestellt sind. Es werden überhaupt noch Jahrzehnte vergehen, ehe wir uns einer genauen Hypsometrie des großen Continents von Nordamerika werden erfreuen können.

aufgenommen ward), ist eine der vielen jungen Städte, die sich, im fernen Westen Amerika's wie durch Zauber entstanden, aus kleinen Anfängen zu großer Bedeutung emporgeschwungen haben. Die Gegend, in der sich heute diese blühende Stadt befindet, war noch im Jahre 1853 nur von wenigen Weißen bewohnt; sie war nahezu eine Wildniß, in der nur etliche unternehmende Trapper und vereinzelte, dem Stamme der Omahas und dem der Pawnees angehörige Indianer hausten, die sich kümmerlich vom Fischfang und von der Jagd auf Büffel, Antelopen und Hirsche nährten.

Im Jahre 1860 belief sich Omaha's Bevölkerung auf 1883, 1865 auf 4500 und ein Jahr später bereits auf 6000 Seelen; im Juli 1869 hatte die Stadt nach einer eingehenden Schätzung, die der Wahrheit sehr nahe kommen wird, schon 22,000 bis 23,000 Einwohner, unter ihnen etwa ein Drittel Deutsche, die sich der allgemeinsten Achtung erfreuen, mehrentheils hochgebildet sind und den besten Ständen angehören. Außer achtbaren deutschen Handwerkern und Gewerbtreibenden finden wir deutsche Aerzte und Apotheker (Dr. Theodor Baeumer und O. Helfferich), Buchhändler und Buchdrucker (J. J. Fruehauf), einflußreiche Kaufleute und Banquiers (A. Cahn, Max Meyer, Friedrich Metz, Heinrich Punth, Charles Ruelberg, L. Weinstein und Andere) und Ingenieure und Techniker von allen Fächern. Unter den Deutschen, die wiederholt zu öffentlichen Aemtern erwählt wurden, verdient besonders H. Grebe, der zur Zeit Sheriff ist, Erwähnung; ein anderer Deutscher, W. Hahn, ist gegenwärtig County-Schatzmeister.

Die in Omaha lebenden Deutschen besitzen eine mit schönen Apparaten und geeigneten, wenn auch nicht sehr großen Räumen versehene Turnhalle, in der oft allerliebst

in deutscher Sprache Theater gespielt wird; im Winter 1869—70 geschah dies wöchentlich zweimal. Sie haben ferner in dem zum ersten Male am 12. März 1869 im Verlage von A. Danquard u. Co. ausgegebenen und seit dem 9. Mai regelmäßig erscheinenden „Täglichen Beobachter am Missouri" ein Organ, das von G. Beneke redigirt wird und kräftigst ihre Interessen wahrt. Wie viele hunderte von Meilen haben wir westlich von Omaha zu reisen, ehe wir wieder eine deutsche Zeitung antreffen!

Die englisch-amerikanische Presse ist in Omaha durch zwei täglich erscheinende Zeitungen, den „Herald" (redigirt von Geo. L. Miller) und den „Republican" (redigirt von St. A. D. Balcombe) vertreten; die „Evening Times", die früher hier bestand, siedelte im Mai 1869 nach Sioux City (sprich Su) in Iowa (Áiowe) über. Außerdem werden noch wöchentlich einmal in englischer Sprache „The Western World" für religiöse Zwecke und seit 17. Juli 1869 ein von Julius Silversmith gegründetes, den Handelsinteressen gewidmetes Blatt „The Northwestern Journal of Commerce" ausgegeben. Die frühere schwedische Zeitung „Scandias Stjerna" (schwedischer Stern) hat seit Sommer 1869 aufgehört zu erscheinen.

Im Januar 1870 haben die Doctoren S. D. Mercer und Theodor Baeumer in Gemeinschaft mit Herrn Julius Silversmith die Omaha Academy of Science gegründet, der, da sie die naturwissenschaftliche Erforschung Nebraska's bezweckt, der günstigste Erfolg und das beste Gedeihen zu wünschen ist. Von großer Wichtigkeit verspricht das unter der Leitung der Herrn C. G. Hammond und Dr. H. Latham stehende Museum zu werden, das die Union-Pacific-Eisenbahngesellschaft in Omaha zu errichten anfängt. Es wird nicht nur Proben und Exemplare sämmt-

licher mineralischer, botanischer und zoologischer Producte enthalten, die in den von der Bahn durchzogenen Regionen vorkommen, sondern auch Pläne, Modelle, Abbildungen und Merkwürdigkeiten aller Art, die in irgend einer Beziehung zur Bahn stehen, und überdieß eine ethnographische Abtheilung haben.

An geselligen Vereinen aller Art fehlt es in Omaha ebenfalls nicht; außer dem bereits seit Längerem bestehenden Turnvereine hat sich noch im Herbst 1869 ein deutsches Schützencorps gebildet; durch die Concordia, die Weber- und Thiele'sche Capelle, die mich mit mehr als einem gediegenen Ständchen überraschte, wird dem Gesange und der Musik die gebührende Pflege zu Theil.

Die leiblichen Bedürfnisse der Bewohner Omaha's befriedigen zur Zeit acht Bierbrauereien und eine große Anzahl von Bierwirthschaften — hier, wie in ganz Amerika „Saloons" genannt, — sowie Restaurants, die sich an Eleganz der Ausstattung und an Güte der Speisen und Getränke ganz gut mit den in unseren größeren deutschen Städten messen können. Das von Wilhelm Siebelist (einem Berliner) vortrefflich geleitete, äußerst geschmackvolle Etablissement „Tivoli", mit dem ein niedlicher, schattiger Garten und eine sehr schöne Schießstätte verbunden ist, habe ich scherzhaft wiederholt den „Kleinen Kroll" genannt. Auch an Gasthöfen, die allen gerechten Anforderungen entsprechen, ist kein Mangel; überdies wurde im Sommer 1869 von einer Anzahl Omahaer beschlossen, ein neues, steinernes, großartiges Hotel zu bauen, das mit Ausschluß des hierzu nöthigen Grundes und Bodens 150,000 Dollars kosten soll. So weit dies bis jetzt möglich, ist dieser Beschluß zur Ausführung gebracht worden.

Obschon Omaha eine Reihe großer steinerner Gebäude aufzuweisen hat, so besteht die Stadt doch der Mehrzahl nach aus hölzernen Häusern (Frame-houses). So einfach sie auch im Aeußern sind, so allerliebst sind sie gewöhnlich im Innern eingerichtet. Unter den öffentlichen Gebäuden ragt besonders das Capitol hervor. Von Kirchen ist der katholische Dom zu erwähnen; das Haus, das der katholische Bischof (eigentlich apostolischer Generalvikar), ein Irländer Namens O'Gorman bewohnt, ist äußerst einfach und bescheiden. So behilft sich auch die größte Eisenbahngesellschaft der Welt, die Union-Pacific, zu Omaha mit Bureauxlokalitäten, die unglaublich anspruchslos sind.

Bis jetzt ist noch keine der Straßen Omaha's gepflastert; das Fortkommen in denselben, mit Ausnahme der wenigen, die von Pferdeeisenbahnen durchzogen sind, wird schon durch einen kurzen Regen sehr erschwert. Auf der ungeheueren vom Missouri bis nach Californien sich ausdehnenden Strecke ist Omaha zur Zeit die einzige mit den praktischen Pferdebahnen versehene Stadt. Straßenbeleuchtung ist jedoch gegenwärtig dort noch nicht vorhanden. Wie in den meisten westlichen Städten Amerika's, ist auch hier fast ganz allgemein der Bürgersteig (Sidewalk) mit Brettern belegt, eine zwar einfache Einrichtung, die jedoch, so lange das Holz nicht Spuren von Fäulniß zeigt, ihrem Zwecke vollkommen entspricht.

Wohl Allen, die aus dem östlichen Amerika kommend, einige Tage in Omaha verweilen, gewähren die Straßen der Stadt einen ihnen ungewohnten eigenthümlichen Anblick dadurch, daß sie dieselben häufig von Indianern durchzogen sehen. Es sind friedliche, halbcivilisirte, mit Pfeil und Bogen bewaffnete Menschen, meistens von dem Stamme der Pawnees oder dem der Omahas, die sich

mit den Fremden gerne in ein diesen unverständliches Gespräch einlassen, das fast immer mit der Bitte um Geld endet. „Give good Pawnee bits“ (ein bit = 12½ Cents). Man fühlt unwillkürlich, daß man von nun an mit einem neuen ethnographischen Elemente zu rechnen hat, das vor der in den östlichen Staaten schon längere Zeit herrschenden Civilisation hat weichen müssen.

Die Lage der Stadt ist eine äußerst anmuthige; ein Theil der Häuser ist an den sanften Anhöhen erbaut, die im Laufe der Zeit des Missouri erodirende Kraft an seinem westlichen Ufer gebildet hat; weithin gegen Süden und Norden genießt man von ihnen eine herrliche Aussicht sowohl auf ausgedehnte Prairien als auf das breite Flußthal selbst, das auch an seinem östlichen Rande durch hohe, vom Flusse zwei bis drei englische Meilen zurücktretende Ufer, „Bluffs“ genannt, begrenzt wird, die den lieblichen, in den weiten Ebenen Amerika's äußerst seltenen Anblick einer Hügellandschaft gewähren. Reizend liegt am Fuße dieser Bluffs, also Omaha gegenüber, die 2½ englische Meilen vom Missouri entfernte Stadt Council Bluffs.

Die Umgebung Omaha's bietet manches Interessante. Das drei englische Meilen von der Stadt abliegende, unter dem Befehl des General Palmer stehende Camp Sherman, das General C. C. Augur, der verdienstvolle Commandeur des Platte Departements, bewohnt, gibt uns die erwünschte Gelegenheit, mit dem Lagerleben des amerikanischen Soldaten näher vertraut zu werden; in der Nähe des Lagers ist Florence, einst eine gefährliche Rivalin Omaha's, jetzt unbedeutend; sowie Omaha sich hob, schaffte man dorthin die Häuser aus Florence. Mit der Schwefelquelle Saratoga, die sich nicht fern vom rechten Missouri-Ufer, nur zwei englische Meilen von Omaha befindet, wird ohne jeglichen Grund großes

Aufsehen gemacht; denn diese Quelle, die ich am Montag den 3. Mai 1869 besuchte, ist sowohl in Beziehung auf ihren Gehalt als auch auf ihre Wassermenge höchst unbedeutend; überdies ist sie den Ueberschwemmungen des Missouriflusses ausgesetzt. Weit wichtiger und sehenswerther sind drei in ihrer Nähe liegende Indianergräber. Auch während meiner spätern Wanderungen im fernen amerikanischen Westen fand ich, daß die Indianer mit besonderer Vorliebe die Umgebungen von Quellen zu Begräbnißstätten aussuchen. Als ich am Freitag den 4. Juni 1869 von San Francisco in Begleitung des Herrn Otto Wermuth und seiner liebenswürdigen Familie einen reizend schönen Ausflug, dessen nähere Schilderung ich mir für später vorbehalte, nach den Sulphur Springs, einem neuerrichteten Badeorte in Californien, unternahm, fanden wir in dessen unmittelbaren Nähe einen Indianerbegräbnißplatz, der, nach der Beschaffenheit der in ihm vorhandenen Schädel zu urtheilen, ein sehr hohes Alter haben mußte.

Das Klima, das in Omaha herrscht, ist ebenso angenehm wie gesund; die in den östlichen Staaten im Sommer oft so drückende Hitze wird hier während des Tages durch die westlichen Winde, die von den Abhängen der allerdings noch weit entfernten Rocky Mountains wehen, bedeutend gemildert; überdies verbreiten sie während der Nacht eine äußerst wohlthuende und erfrischende Kühle.

Nachdem die eine Zeitlang offene Frage, ob der Ausgangspunkt der Union-Pacific-Eisenbahn nach Omaha oder nach der ihr gegenüber liegenden, nur durch den Missouri getrennten, aber 2½ englische Meilen davon entfernt liegenden Stadt Council Bluffs zu legen sei, nunmehr, sofern nicht Alles täuscht, endgültig zu Gunsten der ersteren entschieden ist, scheint es mir unzweifelhaft,

daß ein großer Theil der hohen Erwartungen, die man von der Zukunft Omaha's hegt, in Erfüllung gehen wird.

Schon sind wieder seit Herbst 1869 neue Eisenbahnen projectirt und auch sofort in Angriff genommen worden. Sowohl die Omaha-Northwestern-Railroad, die zur Mündung des rechts in den Missouri sich ergießenden Niobrara-Flusses führt, als auch die Omaha-Southwestern, die über Bellevue und Ahland nach Lincoln gehen wird, hofften bis 15. Februar 1870 je zehn Meilen ihrer Bahnstrecke dem Betriebe übergeben zu können; ob sie dies ermöglichten, ist mir unbekannt geblieben.

Leider besteht zwischen den beiden Nachbarorten Omaha in Nebraska und Council Bluffs in Iowa (der Missouri-Fluß bildet die Grenze zwischen den beiden Staaten) eine Rivalität, die ich in so hohem Grade nirgendwo anders in den Vereinigten Staaten angetroffen habe. Es ist dies eine unbestreitbare Thatsache, die mich um so schmerzlicher berührte, als mir von beiden Städten mit gleich großer Freundlichkeit begegnet wurde.

Die Stadt Council Bluffs im Pottawattamie County, obschon weit kleiner als Omaha, — im Jahre 1860 hatte sie etwa über 2000, am 1. April 1867 gegen 8000 und im November 1869 etwa 11,000 Einwohner, — ist älteren Ursprungs. Sie ward 1846 von den Mormonen gegründet, nachdem sie Nauvoo in Illinois verlassen hatten, und hieß Anfangs Kanesville. Als die Mormonen im Frühling 1852 von ihrer am Missouri gelegenen Stadt nach dem Großen Salzsee zogen, wurde sie Council Bluffs genannt. Ihre heutigen Bewohner, unter denen sich viele hochgebildete Deutsche befinden, sind ebenso strebsam und rührig, wie jene Omaha's; sie besitzen seit April 1869 eine deutsche Zeitung, die jeden Donnerstag erscheinende „Council Bluffs Post" (redigirt

von L. Mader; im Mai 1869 war Dr. med. Hermann Stein einer ihrer thätigsten Mitarbeiter), und an englischen täglichen Blättern „The Bugle“ und „The Nonpareil“. In den Wohnungen von John Beresheim und Julius Hoffmayr fand ich eine kleine, aber gewählte Bibliothek deutscher Werke und wissenschaftlicher Zeitschriften, bei dem Buchhändler Charles Jacquemin eine hübsche Anzahl von Büchern.

Die schönen, bereits seit mehreren Jahren in Council Bluffs bestehenden Gasthöfe haben durch das am 22. December 1869 unter entsprechenden Feierlichkeiten eröffnete Ogden House eine neue Vermehrung erfahren.

Für die fernere Zukunft von Council Bluffs ist der Umstand, daß bereits jetzt schon in ihr mehrere Eisenbahnen einmünden, — die Chicago- und Northwestern, die Chicago-, Rock Island- und Pacific, die Council Bluffs- und St. Joseph, die Sioux City- und Pacific, — denen sich später noch die Burlington- und Missouri und die American-Central anreihen werden, von großer, nicht zu unterschätzender Bedeutung. Es muß auch die hohe Bedeutung der regen Flußschifffahrt auf dem Missouri für Council Bluffs sowohl, als für Omaha hervorgehoben werden.

Bemerkenswerth ist, daß schon jetzt auf der ungeheueren Strecke zwischen New-York und San Francisco in einer allerdings minder soliden Weise, als wir sie bei unseren Eisenbahnbauten finden, alle Flüsse mit Ausnahme des Missouri überbrückt sind. In wenigen Monaten wird aber auch die bereits zwischen Council Bluffs und Omaha über den Missouri angefangene Brücke vollendet sein, die größte bis jetzt über diesen mächtigen Fluß geschlagene, die elf Brückenpfeiler, jeden von 250 Fuß Spannweite, hat; der Kostenanschlag für ihre Her-

stellung beläuft sich auf nahezu zwei Millionen Dollars.*) Unter den Ingenieuren, die bei diesem Brückenbau beschäftigt sind, nimmt ein Deutscher, Namens Reuscher (aus Gotha), eine hervorragende Stelle ein.

Im Mai 1869 fand ich bereits zwei von den elf Brückenpfeilern gesetzt, die jedoch von den meisten europäischen ein wesentlich verschiedenes Aussehen zeigen. Sie bestehen nämlich aus riesigen eisernen Cylindern, die einen Durchmesser von zehn Fuß haben, und nachdem sie fest in den Boden des Flusses eingelassen sind, vollständig in der hohlen inneren Fläche ausgemauert werden. Das Versenken dieser Cylinder in das Flußbett wird meistens mittelst comprimirter atmosphärischer Luft bewerkstelligt. Nachdem ich durch meine früher in Hochasien unternommenen Bergbesteigungen, bei denen ich bis zu 22,259 Fuß gelangte**), hinreichend mit dem Einflusse verdünnter Luft vertraut geworden bin,***) habe ich mich zu Council Bluffs in Iowa am 5. Mai 1869 zugleich mit einigen anderen Herren, um auch die Einwirkung comprimirter Luft auf den menschlichen Organismus durch persönliche Erfahrung kennen zu lernen, in einem jener

---

*) Sie bildet ein würdiges Seitenstück zu der prachtvollen Mississippi-Eisenbahnbrücke bei St. Louis, deren Herstellungskosten sich auf 4½ Millionen Dollars belaufen werden. Man hofft diese Brücke, über deren Entstehungsgeschichte und jetzigen Zustand Udo Brachvogel in der New-Yorker Handelszeitung vom 2. April 1870 eine ebenso anziehende wie lehrreiche Schilderung entworfen hat, im Herbst 1871 vollendet zu haben.

**) Siehe: Ein Besteigungsversuch des Ibi Gamin Gipfels in Hochasien „Gaea", Band IV, pp. 313—322; 373—378.

***) Siehe meine Abhandlung: Ueber den Einfluß der Höhe auf den menschlichen Organismus in „Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde", Band I, Seite 331 und ff.

mächtigen Cylinder während einer vollen Stunde einem Luftdrucke von mindestens 56 englischen Zoll ausgesetzt, der meinen Gehörorganen und denen meiner Begleiter äußerst unangenehme, keineswegs rasch vorübergehende, sondern sogar noch mehrere Tage später fühlbare Empfindungen verursachte. Ueberhaupt ist der Aufenthalt und das Schaffen in einem mit comprimirter Luft erfüllten Raume keineswegs gefahrlos, wie aus folgender Thatsache hervorgeht, die ich dem zu St. Louis erscheinenden „Neuen Anzeiger des Westens" entnehme. Von den Arbeitern, die damit beschäftigt waren, die Pfeiler der Seite 30 erwähnten Mississippi Brücke zu erbauen, wurden im März 1870 eine große Anzahl von heftigen Schmerzen und plötzlicher Lähmung befallen, woran sogar vier starben. Tröstlich ist es zu hören, daß gegenwärtig durch Vorkehrungen, deren Anwendung erst die Erfahrung lehrte, die Gefahren des starken Luftdrucks wesentlich verringert sind.

Bis zur Vollendung der großen Eisenbahnbrücke über den Missouri vermittelt den regen Verkehr zwischen Omaha und Council Bluffs eine mächtige Dampffähre, deren Benutzung von Seiten des Publikums ungeachtet des Mangels jeder polizeilichen Aufsicht mit einer Ruhe und Ordnung geschieht, die in hohem Grade bewunderswürdig ist.

*   *
*

Von Omaha trat ich meine Reise längs der Union-Pacific-Eisenbahn am Dienstag den 11. Mai 1869, einen Tag nach ihrer Eröffnung, an — offen gestanden, da ich über die Beschaffenheit des Schienenweges gar manches Bedenkliche gehört hatte, nicht ohne alle Bangigkeit. Der erst kurz vor meiner Abreise von Omaha veröffentlichte, dem Präsidenten der Vereinigten Staaten

amtlich dargelegte Bericht des Regierungs-Direktors Snow, der im Januar 1869 den Auftrag erhalten hatte, eine gründliche Untersuchung der Bahn vorzunehmen, enthielt Angaben, die, wenn sie nicht reine Fabeln und Erdichtungen waren, das Reisen auf ihr äußerst gefahrvoll erscheinen lassen mußten. Auch trug der Umstand zu meiner Beruhigung nicht gerade bei, daß sich die zu Hartford in Connecticut bestehende Travelers Insurance Company, bei der ich mich wenige Wochen nach meiner Ankunft in den Vereinigten Staaten gegen Unfälle irgend einer Art, die mir etwa während meiner Reisen in Amerika (abgesehen von Todesfall) zustoßen könnten, versichert hatte, unter Hinweis auf ihre Statuten weigerte, selbst gegen Nachzahlung einer Extra-Prämie irgend eine Verpflichtung gegen mich für den Fall anzuerkennen, daß ich mich westlich von den Rocky Mountains begeben sollte.

Von Omaha fährt bis jetzt täglich nur ein Personen- (Schnell-) Zug nach dem Westen, aber auch Sonntags, was den Zorn mancher Frommen in nicht geringem Grade erregt hat; denn viele amerikanische Bahnen lassen am Sonntag keinen Zug abgehen.

Auf dem Omahaer Bahnhofe, der zur Zeit äußerst einfach ist, herrscht bereits mehrere Stunden vor Abfahrt des Zuges ein so reges Leben und Treiben, daß von demselben wohl Jedermann überrascht sein wird. Große, von vier Pferden gezogene Omnibusse bringen mittelst der Fähre über den Missouri von Council Bluffs sowohl, als auch aus den Gasthöfen Omaha's zahlreiche Reisende herbei; ihnen folgen in langen Reihen stark befrachtete Gepäckwagen, denen sich wiederum Fuhrwerke aller Art anschließen. Ueberdies ist der Bahnhof, oder wie man in Amerika sagt, das Depot (sprich Dipo mit möglichst langem i) noch von Vielen belebt, die ihren theueren An-

gehörigen oder lieben Freunden und Bekannten bis hieher das Geleite gaben und jetzt von ihnen in derselben auffälligen Weise Abschied nehmen, wie wir sie auf dem Verdecke großer Dampfschiffe unmittelbar vor dem Antritte weiter Reisen über tückische Weltmeere zu sehen gewohnt sind.

Aber ungeachtet der bedeutenden Anzahl der Reisenden, unter denen sich zuweilen eigenthümliche, äußerst rauh aussehende Gestalten befinden, ungeachtet des vielen und schweren Gepäckes, das die meisten derselben bei sich führen, herrscht nicht im Geringsten jene unangenehme Hast, jene ansteckende Unruhe, jene fieberhafte Erregtheit, wie wir sie leider so häufig noch immer bei unseren Bahnen in Deutschland finden. Weder bei dem Billetschalter noch bei der Gepäckexpedition entsteht ein Gedränge. Die aus größerer Entfernung Kommenden besitzen bereits ihre Fahrkarten, fast alle anderen haben sie schon vorher in der Stadt im Bureau des betreffenden Beamten gelöst. In ganz Amerika herrscht die ebenso vortreffliche wie naturgemäße Sitte, daß ein Eisenbahnbillet nicht, wie nahezu allgemein in Deutschland, nur für eine bestimmte Zeit oder gar nur für einen besonderen Zug, sondern so lange Gültigkeit hat, bis es vollständig benützt ist.

Das Gepäck wird in zwar äußerst schneller und einfacher, aber dennoch ganz sicherer Weise expedirt. Die zeitraubende Arbeit des Wiegens wird nur in den verhältnißmäßig seltenen Fällen vorgenommen, wenn der bloße Augenschein zeigt, daß der Reisende, der außer dem Rechte, einen Handkoffer von beliebiger Schwere in den Wagen mitzunehmen, auf die freie Beförderung von hundert Pfund Anspruch hat, ein beträchtliches Mehrgewicht mit sich führt. Wer nur einen einzigen Koffer vorweist,

zahlt für ihn, auch wenn er anderthalb Centner schwer und von ungewöhnlicher Größe sein sollte, in der Regel nichts. Ueberdies ist die Taxe für Ueberfracht überall in Amerika eine äußerst mäßige.

Niemals wird ein Gepäckstück durch Aufkleben eines Papierzettels mittelst Kleister verunreinigt, sondern durch eine der Handhaben, von denen sich immer die eine oder die andere an des Reisenden Effekten befindet, wird ein oben geschlitzter Lederriemen gezogen, an dessen unterem Ende eine aus Messing gefertigte Marke befestigt ist, die außer einer Nummer auch noch die Namen der Eisenbahngesellschaft und des Bestimmungsortes enthält. Die gleiche Nummer auf einer Blechmarke, die bisher mittelst eines langen quadratischen Einschnittes lose an den Lederriemen gesteckt war, erhält nun der Reisende. So viele Gepäckstücke er besitzt, so viele Marken „Checks" bekömmt er. Auf den Marken, die ihm zugestellt werden, befindet sich jedoch absichtlich nur eine Nummer und nicht der Name eines Ortes. Sollte er sie etwa verlieren, so wären sie doch für jeden andern, der nicht weiß, für welchen Ort sie allein Gültigkeit haben, vollkommen werthlos. Die Marken werden später an den Ausgabeort zurückgeschickt und können beliebig oft wieder verwendet werden. Selbstverständlich erfordert das Durchziehen der Marken durch eine der Handhaben der Koffer und das Aushändigen der Controlnummern an den Reisenden viel weniger Zeit und weit geringeres Personal, als das bei uns übliche Wiegen, Aufkleben von Zetteln, Schreiben, Bestreuen und Abstempeln eines Gepäckscheines. Ueberdies ist es in Amerika durchaus nicht Sitte, für das Expediren der Effekten ein Trinkgeld zu verabreichen.

Alle diese äußerst praktischen Einrichtungen, von denen ich wünschte, daß man doch wenigstens den Versuch

machte, sie theilweise auch bei uns anzuwenden, ermöglichen es, daß auch bei starkem Andrang fast niemals eine Verzögerung in der Abfahrt des Zuges eintritt, der sich pünktlich zur festgesetzten Zeit in Bewegung setzt. Wir beeilen uns, sowie der Condukteur „all aboard" gerufen und die Locomotive durch Läuten der an ihr angebrachten Glocke das Zeichen zur Abfahrt gegeben hat, unsere Plätze, die wir uns nach unserem Belieben selbst aussuchen, einzunehmen.

Ueber die Vortrefflichkeit der Wagen, auf denen die Union-Pacific-Eisenbahngesellschaft ihre zahlreichen Reisenden befördert, über die bequeme und elegante Einrichtung derselben herrscht nur eine Stimme der Anerkennung. Auch Rauchern stehen weit bessere Wagen zur Verfügung, als sie auf den meisten anderen amerikanischen Bahnen finden. Der Rauchwagen ist überall in Amerika der erste zur Aufnahme der Reisenden bestimmte Wagen; er ist stets hinter dem Gepäckwagen angehängt; es kann ihn Jeder, ohne zu fragen, sofort finden.

Es hat wohl Niemand in Deutschland, selbst nicht fürstliche Personen, soferne ihnen nicht ihre eigenen Salonwagen zur Verfügung stehen, eine richtige Vorstellung von den zahlreichen Annehmlichkeiten, die schon jetzt einem Reisenden auf amerikanischen Eisenbahnen geboten werden. Je westlicher wir kommen, desto größeren Comfort finden wir, den man sich überdies unablässig bemüht, täglich durch neue sinnreiche Einrichtungen zu vermehren. Die Vorkehrungen, die bis jetzt auf manchen Bahnen der östlichen Staaten zur Bequemlichkeit der Reisenden getroffen sind, stehen allerdings zuweilen noch weit hinter jenen zurück, denen wir auf unseren Reisen im fernen Westen begegnen.

Die Eisenbahnwagen, in Amerika „Cars" genannt, sind von jenen, deren wir uns in Norddeutschland bedienen, wesentlich verschieden. Sie sind weit länger als unsere Waggons, ungleich höher und haben, da man in Amerika den Unterschied der Klassen auf den gewöhnlichen Personen- und Schnellzügen nicht kennt, nirgends eine Zwischentheilung. Da sich in der Mitte ein freier Gang befindet, von dem aus rechts und links die Sitzbänke angebracht sind, da ferner jeder Wagen zwei große Plattformen hat, so kann man, selbst während der Zug mit größter Schnelligkeit dahinbraust, ohne alle Schwierigkeit von einem Wagen in den andern gehen. Die sehr gut gepolsterten, je zwei Personen fassenden Sitzbänke, die so eingerichtet sind, daß man sie umlegen kann, um nach Belieben vor- oder rückwärts zu fahren, wären vollkommen, wenn sie eine mindestens einen halben Fuß höhere Rücklehne hätten; in dieser Hinsicht sind die neuen württembergischen nach amerikanischem Muster gebauten Wagen, die sich unter allen deutschen vortheilhaft auszeichnen, entschieden besser.

Eine hohe, einfache Urne, stets mit erfrischendem Eiswasser gefüllt, das Tag und Nacht zur beliebigen Verfügung steht, befindet sich in jedem Wagen; für das Abfließen des Wassers, das man zum Ausschwenken des an der Urne mittelst eines eisernen Kettchens befestigten Bechers gebraucht, ist in trefflichster Weise gesorgt.

Es gewährt noch überdies jeder Wagen durch einen an der Ecke angebrachten Verschlag die äußerst angenehme Möglichkeit, sich jeden beliebigen Augenblick für längere oder kürzere Zeit den unberufenen Blicken der Neugierde entziehen zu können. Dieser Verschlag, auf dem auf anderen Bahnen „For Ladies" angeschrieben steht, ist von der Union-Pacific mit dem sonderbaren Namen

„Saloon" ausgezeichnet, unter dem man sonst in Amerika eine Trinkstube versteht.

Im Winter verbreiten zwei große in jedem Wagen befindliche Oefen, die allerdings im Falle einer Entgleisung äußerst gefährlich sind, eine wohlthuende Wärme durch den weiten Raum. Es sind auch Vorkehrungen getroffen, daß man zu jeder Zeit Cigarren, Süßigkeiten (Candy), Früchte (Orangen, Aepfel, Feigen), ja zuweilen sogar Thee und Kaffee erhalten kann. Es werden während des Fahrens in den Wagen selbst die neuesten Zeitungen, sowie Romane, Zeitschriften, Novellen, die oft in großer Auswahl vorhanden sind, zum Verkaufe angeboten. Aus Gründen, die mir unbekannt geblieben sind, kann man jedoch leider bis jetzt keine deutsche Zeitung kaufen.

Jedem von Omaha abgehenden Personenzuge wird je nach Bedürfniß einer oder auch mehrere der Pullman'schen Schlafwagen angehängt, die sich durch eine nicht zu schildernde Pracht und Bequemlichkeit der Einrichtung auszeichnen. Ohne diese Schlafwagen wäre es sicher nur auf Kosten der Gesundheit möglich, die ganze Reise von Boston oder New-York nach San Francisco oder umgekehrt ohne alle Unterbrechung zu machen, was jetzt sogar zarte Damen mit großer Leichtigkeit vollführen. In einem Schlafwagen, dessen Herstellung 18,000 bis 20,000 Thaler kostet, können bequem vierzig bis fünfzig Personen in Betten schlafen, die so gut sind, wie in einem der besten Hotels. (Siehe Abbildung Seite 40.)

Wenn auch in diesen Schlafwagen (Sleeping cars) die Betten wie in den Kajüten der Schiffe übereinander angebracht sind, so unterscheiden sie sich von den letzteren wesentlich dadurch, daß sie weit breiter (nämlich zweischläfrig) sind und daß sie beliebig wieder in äußerst bequeme Sitze umgewandelt werden können. Die oberen

Betten werden, wenn man sie nicht gebraucht, längs der Seitenwände in schiefer Richtung so geschickt befestigt, daß sie für den, der diese Einrichtung nicht kennt, vollständig verborgen bleiben. Den Boden, der überdies mit den unvermeidlichen Spucknäpfen (Spittoons) geziert ist, bedecken prachtvolle Teppiche; an den Wänden sind überall äußerst geschmackvolle Vertäfelungen und Spiegel in Unmasse angebracht; hermetisch schließende Doppelfenster und Jalousien verhindern wesentlich das Eindringen von Staub, Zugluft und lästigen Sonnenstrahlen, während durch eine ausgezeichnete Ventilation immer für frische, reine Luft gesorgt ist.

Für ein Bett, gleichviel, ob es sich unten oder oben befindet (Lower or upper berth), zahlt man zwischen New-York und Chicago 1½, von da bis Omaha 3, westlich von Omaha bis Ogden 4 Dollars für die Nacht oder für einen Theil derselben. Für Familien ist noch die Einrichtung getroffen, daß sie gegen Bezahlung einer höheren Summe eine Abtheilung des Schlafwagens (State room) ganz allein für sich benutzen können; eine solche kostet zwischen Ogden und San Francisco (zwei Nächte) 12 Dollars Papier, während man auf dieser Strecke für ein einzelnes Bett nur 6 Dollars Papier zahlt.

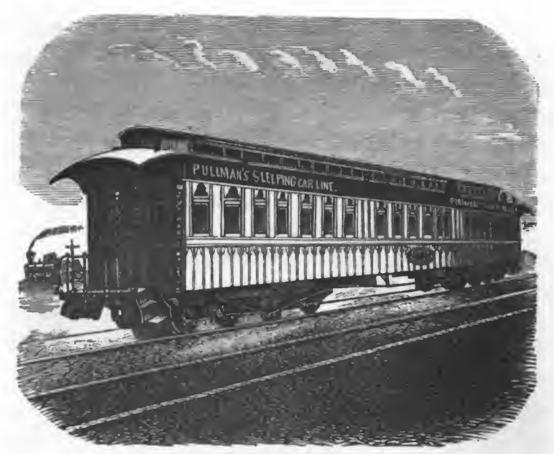
Der Mann (fast immer ein Farbiger), der die Betten herrichtet und bei Tage wieder entfernt, erhält hiefür, sowie für das Reinigen des Schuhwerkes, das am Morgen in einem Schlafwagen so schön geputzt dasteht, wie vor der Thüre eines Gasthofszimmers, von jedem Reisenden eine Gratification von 25 bis 50 Cents (¼ bis ½ Dollar).

Morgens beim Aufstehen ist Jedermann die Möglichkeit gegeben, sich in den Toilettenräumen, die sich im Schlafwagen befinden, zu waschen.

Zur Zeit, als die Union-Pacific-Bahn eröffnet wurde, im Mai 1869, war jedem Zuge nur ein Schlafwagen angehängt, der überdies nur während der zwei ersten Nächte von den verhältnißmäßig wenigen Reisenden, die überhaupt so glücklich waren, die in ihm erbetene Aufnahme zu erlangen, benutzt werden konnte. Aber wenige Wochen später war diesem Uebelstande abgeholfen.

So vortrefflich und bequem auch die von George M. Pullman gebauten Schlafwagen sind, so können sie doch keinen Vergleich mit den wirklich wunderbaren „Fliegenden Hotelwagen" aushalten, deren dieser geniale Mann in neuester Zeit zu besonderer Bequemlichkeit für Excursions-Gesellschaften vorläufig drei erbaut hat. Ein solcher Wagen ist 55 Fuß lang, 10 Fuß breit, läuft auf 12 Rädern und kostet mit Ausstattung 22,000 Dollars. Er enthält eine vollständige Hoteleinrichtung (Salon Schlafzimmer, Küche mit Eisbehälter, zwei euphemistisch „For Ladies" bezeichnete Verschläge) für eine Gesellschaft von 25 Personen. Einen solchen Wagen kann nun eine größere oder kleinere Anzahl von Reisenden zum Preise von 85 Dollars für den Tag miethen, wobei sie sich selbst zu verköstigen hat; doch gehört zu jedem Wagen ein Koch mit dem nöthigen Personal, das den Reisenden die gewünschten Speisen ohne besondere Vergütung zubereiten muß. Eine solche Gesellschaft kann ihr „Fliegendes Hotel" irgend einem Zuge anhängen lassen und nach allen Richtungen beliebig in dem ausgedehnten Gebiete der Vereinigten Staaten umherreisen. Werden wir in Deutschland auch solche „Fliegende Hotelwagen" bekommen?

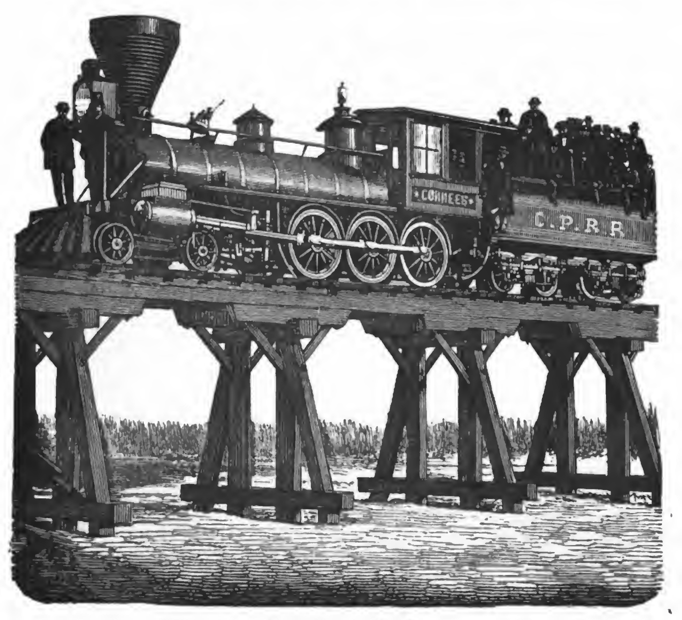
* * *



Pullman'scher Schlafwagen.

Von Omaha haben wir zunächst mittelst einer großen Curve und starken Steigung, die man, um sie ungefährlicher zu machen, zu verringern beabsichtigt, die am westlichen Ufer des Missouri gelegenen Bluffs zu erreichen; wir betreten dann das zwar stetig, aber ungemein sanft ansteigende Plattethal, das wir bis North Platte City (2759 Fuß hoch) befahren; bis hieher — 291 englische = 63.11 deutsche Meilen von Omaha — treffen wir mit wenigen Ausnahmen fruchtbares Ackerland, in dem eine Anzahl Städte mit 1000 bis 3000 Einwohnern liegen, nämlich Elkhorn (1150 Fuß), Fremont (1176 Fuß), Columbus (1456 Fuß), Grand Island (1850 Fuß), Fort Kearney (2105 Fuß) und Brady Island (2637 Fuß). Bereits fängt jedoch der Mangel größerer Bäume und Baumgruppen an, unsere Aufmerksamkeit zu erregen. Meilenweit verfolgt bis hieher die Bahn eine fast gerade Richtung; das große, an der Locomotive angebrachte Licht

ist in dunkler Nacht bereits aus zehn oder zwölf englischen Meilen Entfernung sichtbar. Einem feurigen Sternenregen ähnlich wirft die Locomotive eine Unzahl von Funken aus, die während der Dunkelheit an unserem Zuge vorüberziehen und einen oft überraschend schönen



Locomotive auf Gerüst.

Anblick gewähren. Plötzlich vermindert sich die Geschwindigkeit der Fahrt; des Führers scharfes, auf weite Entfernungen geübtes, selbst die Dunkelheit durchdringendes Auge hat in der Nähe des Bahnkörpers Thiere entdeckt; er läßt, um sie zu verscheuchen, die an der Locomotive

angebrachte Glocke laut, in der stillen Nacht weithin hörbar ertönen. Helfen die Signale nichts, dann hält der Zug, einige Leute steigen aus und verjagen mit Stöcken das Vieh; Bahnwärter sind fast nirgends vorhanden; ihre Stelle vertreten — allerdings in einer Weise, die unseren Ansprüchen in Deutschland nicht genügen würde, — die Eisenbahnarbeiter.

Die Locomotiven auf der Pacific-Bahn sind wahre Prachtwerke der Technik; sie sind ungleich größer, als die bei uns in Deutschland gebräuchlichen. An jeder dieser riesigen Maschinen ist vorn eine aus dicken Eisenstäben bestehende Vorrichtung angebracht, Cow-catcher, d. i. Kuhfänger genannt, die nicht zu schwere, auf den Schienen oder dem Bahnkörper liegende Gegenstände oft mit überraschender Leichtigkeit entfernt. (Siehe Abbildung S. 41.)

Weit zahlreicher als die Städte, denen wir zwischen Omaha und North Platte City begegnen, sind die Niederlassungen der Indianer, die ihre Erdhütten und Zelte — Wigwams und Dibis — oft nur in kurzer Entfernung von der Bahn aufgeschlagen haben. Fast Allen, die aus New-York oder überhaupt den östlichen Staaten kommend, sich in Omaha nicht aufhielten, ist der Anblick der Rothhäute, die man nur äußerst vereinzelt östlich vom Missouri trifft, etwas Neues, ihr Interesse in hohem Grade Fesselndes. Wie kurze Zeit noch wird es währen und die gegenwärtig noch immer ziemlich zahlreich zwischen dem Ostfuße der Felsengebirge und dem Missouri lebenden Indianer werden eine seltene Erscheinung bilden! Denn der Amerikaner und der Indianer, gleichviel welchem Stamme er angehöre, können sich gegenseitig nicht vertragen, sie können nicht friedlich und ruhig nebeneinander leben. Die in Nebraska hausenden Pawnee Indianer zählten, nach den Ermittelungen der zu ihnen als

Commissäre gesandten Quäker, im Jahre 1830 noch 12,000 Seelen, 1847 war diese Zahl auf die Hälfte zusammengeschmolzen, und heute soll der ganze Stamm nur noch aus 2831 Menschen bestehen. Bei anderen Nationen verhält es sich in dieser Hinsicht anders. So lange Alaska im Besitze Rußland's war, hat man niemals dort etwas von Indianerunruhen „Indian Troubles" gehört, die jedoch sehr bald in heftigem Grade ausbrachen, als dieses Land gegen eine Verkaufssumme von über sieben Millionen Dollars Gold von Rußland an die Vereinigten Staaten abgetreten wurde.

Vielfach haben sich Anfangs die längs der Union-Pacific-Bahn befindlichen Indianer dem Baue derselben störend entgegengestellt. Noch wenige Wochen vor ihrer Eröffnung haben diese Wilden einen Conducteur, der unvorsichtiger Weise ohne Begleitung einen Spaziergang unternommen hatte, wenige englische Meilen vom Bahnhofe scalpirt. Der Mann überlebte die gräßliche Verstümmelung, die übrigens sonst allgemein einen tödtlichen Verlauf nimmt. Auch haben die Indianer wiederholt im Jahre 1868 Schienen aufgerissen, einige Passagiere getödtet, und sich gar mancher Gegenstände bemächtigt, die sich auf dem entgleisten Zuge befanden. Es wird überdies die Anekdote berichtet, deren Wahrheit ich jedoch keineswegs verbürgen will, daß sie einst über die Bahn ein starkes Seil spannten, das an beiden Seiten von dreißig bis vierzig der Ihrigen gehalten wurde, um hierdurch den Zug zum Stehen zu bringen. Seitdem die Bahn regelmäßig befahren ist, hat man nichts mehr von einem Ueberfalle der Indianer gehört, den es, da stets eine große Anzahl der Reisenden mit Revolvern und Flinten bewaffnet sind, wohl leicht sein würde, erfolgreich zurückzuweisen.

Ich selbst kam mit den Indianern sehr gut zurecht; war ich doch so glücklich, allerdings mit Ueberwindung mancher Schwierigkeiten, unter thätigster Beihülfe einiger deutscher Freunde, der Herren Dr. Theodor Baeumer, Philipp Metz, Charles Bremer und John Rickley über die Antlitze von vier lebenden Indianern und fünf Indianerinnen „Squaws" genannt, mittelst Gyps scharfe Abgüsse zu nehmen*).

Doch nun vorwärts mit der Bahn! Jenseits North Platte City kommen wir über Julesburg (3394 Fuß) und Sidney (4083 Fuß), den südlichen Arm des Platte-Flusses bis Julesburg befahrend, durch sandige, unfruchtbare, mehr oder minder mit Salzen und Alkalien geschwängerte Ebenen, auf denen sich Baumwuchs nur äußerst spärlich zeigt, während große Flächen mit dem Salbeigebüsch (sage-brush, artemisia tridentata) bewachsen sind. Welch greller Unterschied zwischen den gesegneten Prairien Illinois' und Missouri's und diesen öden kahlen Ebenen, die stetig, aber so ungemein sanft ansteigen, daß wir uns 516.4 englische = 112.0 deutsche Meilen westlich von Omaha, ohne uns dessen ganz klar bewußt zu sein, bereits 5931 Fuß über der Meeresfläche bei der Stadt Cheyenne in dem neugegründeten Territorium Wyoming (Waióming) befinden. Die Entfernung von

*) Die hierbei anzuwendende Art des Verfahrens habe ich in der „Gaea", Bd. III, Seite 269—71 ausführlich dargelegt. Diese Köpfe habe ich im Interesse der Wissenschaft in zweierlei Ausgaben — Metall und Gyps — veröffentlicht. Die Verlagshandlung der „Gaea" (E. H. Mayer zu Cöln) und ich selbst zu Gießen in Hessen sind gerne bereit, jede weitere auf diese Köpfe bezügliche Auskunft zu ertheilen, sowie auch auf jene, die meine Brüder und ich während unserer Reisen in Indien und Hochasien machten; über letztere ist auch durch die Johann Ambrosius Barth'sche Buchhandlung zu Leipzig näheres zu erfahren.

Omaha bis hieher, wie bereits erwähnt, 112.0 deutsche Meilen, legen wir auf der ganz vorzüglich gebauten Bahn, deren Beschaffenheit nichts zu wünschen übrig läßt, in 24 Stunden zurück. Da in Deutschland die 103.1 deutsche Meilen lange Strecke zwischen Berlin und Eydtkuhnen innerhalb 18 Stunden, und in Rußland die 759 Werst = 109.1 deutsche Meilen lange Strecke zwischen St. Petersburg und Kowno innerhalb 20 Stunden befahren wird, so folgt daraus, daß in Amerika auf der Pacific-Bahn die Schnelligkeit keine so ungeheuer große ist, wie gewöhnlich, aber ganz mit Unrecht, angenommen wird. Ueberhaupt muß ich die allgemein verbreitete Ansicht, daß die amerikanischen Eisenbahnen weit schneller fahren als die deutschen, als eine irrige bezeichnen. Vielmehr ist mit wenigen Ausnahmen die Fahrgeschwindigkeit eine gar nicht unbeträchtlich größere auf den deutschen, als auf den amerikanischen Bahnen.

Alle die Städte, die wir bis jetzt auf dem Wege zwischen Omaha und Cheyenne angetroffen haben, sind sehr neuen Datums; sie verdanken ihr Entstehen größtentheils der Bahn und weisen eine ebenso wechselvolle Geschichte, wie bedeutende Fluktuation in ihrer Bevölkerung auf. Nur einige der wichtigsten und interessantesten Eigenthümlichkeiten, die diesen Orten einen bestimmten Charakter aufprägen, will ich hier mittheilen.

Columbus in Nebraska, 91.7 englische = 19.89 deutsche Meilen von Omaha und eine englische Meile entfernt vom linken Ufer des fischreichen Loup-Fork-Flusses gelegen, wurde von Leuten gegründet — hauptsächlich Deutschen, — die früher in der gleichnamigen Hauptstadt Ohio's lebten. Sie befassen sich, außer Getreidebau, der hier noch ganz vorzüglich lohnt, mit ausgedehnter Viehzucht. Schon erkennt man hier in der äußerst einfachen

Bauart der Häuser und der allgemeinen Anlage der Stadt einen wesentlichen Unterschied von Omaha und anderen östlich davon gelegenen Orten.

Julesburg, die einzige in Colorado gelegene Station der Pacific-Eisenbahn, dicht an der Grenze von Nebraska, 377.4 englische = 81.85 deutsche Meilen westlich von Omaha, ein Ort, der einst 6000 Einwohner zählte, besteht gegenwärtig nur noch aus drei Häusern, hat jedoch einen Friedhof aufzuweisen, der wohl einzig in seiner Art ist. Im Jahre 1868 befanden sich auf ihm 74 Gräber, in denen jedoch nur drei Menschen schlummerten, die eines natürlichen Todes gestorben waren; die in den anderen Gräbern Ruhenden waren theils gelyncht, theils bei Raufereien erschossen oder erstochen worden, theils hatten sie sich selbst umgebracht; sie starben, wie man im fernen Westen Amerika's diese eigenthümliche Kategorie der Todten zu bezeichnen pflegt, „in ihren Stiefeln". Die wenigsten der Bewohner, die im Laufe der Zeit die Stadt verließen, verkauften ihre Häuser; da sie meistentheils doch nur aus Brettern erbaut waren, wurden sie abgeschlagen, auf die Eisenbahnwagen gepackt und bei Gründung neuer Städte wiederum verwandt.

Die Stadt Cheyenne, in deren Nähe sich der Stamm der Cheyenne Indianer befindet, mit dem Beinamen „Magic City", früher auch häufig das „Chicago der Prairien" genannt, zur Zeit Regierungssitz des neugegründeten Territoriums Wyoming*), dessen Haupt-

*) Wyoming ist von Osten nach Westen etwa 360 und von Norden nach Süden etwa 300 englische Meilen lang; eine genaue Messung fehlt zur Zeit noch. Es besteht aus folgenden vier Counties, die nach einer im August und September 1869 vorgenommenen Zählung die beistehende Bevölkerung aufwiesen: 1) Laramie 3000. 2) Albany 2600. 3) Carbon 1200. 4) Carter 2000.

stadt sie wahrscheinlich werden wird, liegt am Ostfuße der Felsengebirge 516.4 englische = 112.0 deutsche Meilen westlich von Omaha. Sie wurde im Juli 1867 gegründet und hatte, als die Union-Pacific-Eisenbahn hier endete, eine Bevölkerung von nahezu 10,000 Seelen, die jedoch im November 1869 bis auf 2000 zusammengeschmolzen war, unter denen sich etwa 200 Deutsche befanden. Uebrigens erstreckt sich auch heute noch eine beträchtliche Reihe von Häusern, die meist nur aus Brettern, zuweilen aber auch aus in der Sonne getrockneten Ziegeln erbaut sind, längs der Bahnlinie; noch immer enthält die Stadt 600 bis 700 Gebäude, unter ihnen drei Kirchen und ein Theater (Opera house), in welchem im November vorigen Jahres (1869) die Legislatur des jungen Territoriums ihre Sitzungen hielt. Leider hat eine große Feuersbrunst, die im vergangenen December ausbrach, dem Orte erheblichen Schaden zugefügt.

Weit mehr als die Bewohner der meisten anderen längs der Union-Pacific-Bahn gelegenen Städte sind jene Cheyenne's vor Ueberfällen der Indianer gesichert, da sich drei englische Meilen westlich von der Stadt das seit September 1867 bestehende große Fort Davy A. Russell erhebt, in welchem 1000 bis 1500 Mann Unionstruppen liegen, darunter ein Fünftel Reiterei.

Dieses Fort, das ich am Sonntag den 18. Juli 1869 in Begleitung mehrerer in Cheyenne lebender Deutschen besuchte (der Herren Dr. D. Heimberger, Karl Jochmus, H. F. Lautter, Eduard Pisko, Georg Rath und Anderer), hat keine Befestigungen im strengen Sinne des Wortes, sondern besteht aus etwa neunzig Gebäuden, die innerhalb eines weiten Rechteckes sich befinden. Das Fort ist mit Cheyenne durch ein Schienengeleise ver-

bunden, das auch das halbwegs zwischen den soeben genannten Orten befindliche Camp Carling berührt.

Wenn, wie zu erwarten, die Denver-Pacific-Eisenbahn, die von Cheyenne in einer Länge von 106 englischen Meilen nach der südlich gelegenen 5021 Fuß hohen*) Minenstadt Denver in Colorado führt, im Juni 1870 eröffnet ist, wird dies für erstere Stadt von großer Wichtigkeit sein und wesentlich dazu beitragen, den regen Verkehr, der schon jetzt mit dem angrenzenden Colorado besteht, zu erhöhen.

Versuche, die früher in Cheyenne im Kleinen gemacht, bald aber wieder aufgegeben wurden, Getreide- und Gemüsesorten zu pflanzen, sollen gute Resultate geliefert haben.

In den soeben geschilderten Orten, wie fast in allen, die längs der Bahn liegen, hat noch immer das Lynchgesetz Gültigkeit; fast überall besteht ein Sicherheitsausschuß „Vigilance Committee", der Ruhe und Ordnung aufrecht erhält und die Schuldigen straft. Unverträgliche Charaktere, händel- und streitsuchende Individuen werden von den Mitgliedern dieses Ausschusses, die jedoch keineswegs allgemein bekannt sind, ausgewiesen, Diebe, Mörder und Verbrecher gehängt. Zahlreiche Mittheilungen, die ich von zuverlässigen Personen erhielt, bestärken mich in der Ueberzeugung, daß bis jetzt im fernen Westen Amerika's d. i. westlich vom Missouri, keiner gelyncht wurde, der nicht mit Fug und Recht zweifach den Galgen verdient hätte. Lynchhinrichtungen gehören übrigens jetzt, wo die Bevölkerung im Vergleiche zu den früheren wilden Zeiten entschieden aus solideren Elementen besteht, längs

*) Diese Höhenangabe beruht auf den neuesten Eisenbahn-Nivellements; nach Dr. C. C. Parry's Beobachtungen beträgt die Höhe von Denver 5303 Fuß.

der ganzen Bahn zu den größten Seltenheiten. Doch sind noch am 13. März 1870 zu North Platte City zwei Individuen dem Sheriff entrissen und ohne Ceremonie gehängt worden, und am 11. März desselben Jahres wurde vom Vigilanzcommittee zu Bryan mehreren Spitzbuben die Weisung zugeschickt, innerhalb 24 Stunden den Ort zu verlassen. Es ist überhaupt noch gar nicht lange her, daß es in diesen jungen Städten von Glücksrittern, falschen Spielern, Strolchen und Abenteurern der gefährlichsten Art gewimmelt hat; der gesunde Sinn der Bevölkerung hat sich jedoch bald diese unsauberen Elemente vom Halse zu schaffen gewußt.

* * *

Spärliche und dürftige Angaben nur lassen sich zur Zeit über die klimatologischen Verhältnisse der großen Ebenen geben, die wir bisher auf der Union-Pacific-Eisenbahn durchzogen, da erst wenige Jahre verflossen, seit der Mensch den Versuch gewagt, sich dauernd auf ihnen niederzulassen. Die der schattigen Wälder gänzlich entbehrenden und ebendeshalb der unmittelbaren Einwirkung der Sonnenstrahlen preisgegebenen Ebenen haben dessenungeachtet, in Folge der Nähe der Felsengebirge, selbst im Hochsommer ein minder heißes Klima, als man erwarten sollte; die Abende selbst der wärmsten Tage sind immer erfrischend, die Nächte stets kühl. Da diese baumlosen Ebenen nicht im Stande sind, eine anziehende Kraft auf den geringen Betrag der Feuchtigkeit auszuüben, den ihnen die von den Gebirgen herabwehenden westlichen Winde zuführen, so ist daher auf ihnen der atmosphärische Niederschlag in jeder Form ein weit geringerer, als in den östlichen Staaten. Im Winter,

der stets einige kalte Tage mit sich bringt, ist der Schneefall unbedeutend; die ungemein feinen Flocken bleiben selten länger als drei bis vier Tage liegen. Aber die heftigen Winde, die häufig während der Wintermonate und zu Anfang des Frühlings eintreten und wiederholt zwölf, ja selbst vierundzwanzig Stunden in gleicher Stärke anhalten, verursachen, so sehr sie auch einerseits zur Entfernung schädlicher Stoffe und Verhütung ansteckender Epidemien beitragen mögen, bedeutende Schneewehen, die sich zuweilen der ungehinderten Benützung der Bahn störend in den Weg stellen dürften.

Das Klima, das auf den weiten Ebenen herrscht, ist unbestreitbar stärkend, erfrischend und gesund.

Einförmig, über alle Beschreibung trostlos ist der Anblick, den mit wenigen Ausnahmen die ungeheueren zwischen dem Missouri und dem Ostfuße der Rocky Mountains gelegenen, vom Platte und seinen Zuflüssen durchzogenen Ebenen da, wo die Bahn sie durchschneidet, gewähren. Das in großer Anzahl vorhandene Wild, aus Büffeln, Prairiehunden, Füchsen und schnellfüßigen Gazellen bestehend, das diese menschenleeren Einöden sonst belebt, flüchtet scheu vor der Locomotive. Antelopen gewahren wir allerdings noch häufig genug während der Fahrt, und mehr als einmal machen einzelne Reisende den vergeblichen Versuch, sie vom Wagen aus zu erlegen; aber vergebens suchen wir der Büffel ansichtig zu werden, die in früheren Schilderungen der Reisenden, zu einer Zeit, als sie vor Eröffnung der Bahn diese Ebenen unter mannichfachen Gefahren zu Pferd bereisen mußten, eine so große Rolle spielen. Von den vielen Beschwerden, denen diese kühnen Pioniere auf ihren Wanderungen damals ausgesetzt waren, geben zahlreiche gebleichte Gebeine und Skelette von Pferden, Zugochsen und Maulthieren

Zeugniß, die wir häufiger, als wir erwarten, in der Nähe der Bahn vorfinden.

Weder ich selbst, noch jene, die gleich mir im Mai 1869 die Pacific-Bahn ihrer ganzen Länge nach durchfuhren, haben einen einzigen Büffel gesehen, dem wir glaubten, in großen Heerden zu begegnen. „Es sei noch zu früh", wurde uns mehrfach von scheinbar kundiger Seite erwidert; „die Thiere kommen erst später vom Süden." Aber auch Mitte Juli traf ich auf keinen einzigen Büffel; es scheint mir außer allem Zweifel, daß vorläufig wenigstens dieses mächtige Thier längs der ganzen Pacific-Bahn verschwunden ist. Der amerikanische Reisende entbehrt hierdurch eines belebenden Elementes während der monotonen Fahrt, der Indianer aber einen schwer zu ersetzenden Theil seiner Nahrungsmittel, die ihm die lohnende Jagd auf die zahlreichen Büffel gewährte.

Ueber die häufig vorkommenden Prairie-Hunde lasse ich hier die folgende Schilderung des ebenso verdienten wie berühmten Generals und Senators Karl Schurz folgen:

„Man sieht häufig den Grasboden von zahllosen kleinen Sandhügeln gefleckt, und auf Hunderten dieser Hügel, die etwas breiter, aber nicht höher, als ein gewöhnlicher Maulwurfshaufen sind, kleine, wie graue Eichhörnchen aussehende Thiere, welche sich neugierig auf den Hinterfüßen erheben und Männchen machen. Es ist ein »Dorf der Prairiehunde« — dem Reisenden eine willkommene Erscheinung. Er hat nun die erste Bekanntschaft mit den Ureinwohnern der »Ebenen« gemacht, eine Bekanntschaft, die der schnurrigen Lebhaftigkeit des kleinen Thieres wegen eine Zeit lang unterhaltend ist, an die man sich aber bald gewöhnt, da die Erscheinung der Prairiehundedörfer sich tausendfach wiederholt, ehe

man das Thal des Salzsees erreicht hat. Man hätte dem kleinen Thiere einen passenderen Namen geben können. Mit dem Hunde hat es nicht die geringste Aehnlichkeit. Man würde es auf den ersten Blick für ein etwas über das gewöhnliche Maß hinaus gewachsenes graues Eichhörnchen halten können, wenn ihm nicht der buschige Schwanz fehlte. Seine Gewohnheiten sind äußerst gesellschaftlicher Natur. Man findet nie die Höhle eines Prairiehundes allein. Ich habe »Dörfer« gesehen, die beinahe eine englische Quadratmeile bedeckten. Auch soll ihm die Tugend der Gastfreundschaft nicht fremd sein. Man sagt den Prairiehunden nach, daß sie Eulen und Schlangen in ihren Löchern bei sich beherbergen."

Ueber die Felsengebirge zum Großen Salzsee.

Mit dem Eintreffen in Cheyenne haben wir genau die Hälfte der 1032.2 englische = 223.86 deutsche Meilen langen Union-Pacific-Eisenbahn befahren; unsere weitere Reise führt uns nun über die Felsengebirge (die Rocky Mountains) und überhaupt durch ein Terrain, das von dem bisher geschilderten wesentlich verschieden ist; denn schnell verändert sich jetzt der Charakter der Landschaft; Gebirge treten nunmehr an die Stelle der von uns bisher durchzogenen ausgedehnten Ebenen. Rasch nähern wir uns den Felsengebirgen, die wir von Cheyenne nur in undeutlichen, verschwommenen Umrissen sahen. Der Anblick, der sich uns darbietet, ist ein anderer, als wir ihn erwarteten; er enttäuscht uns; denn statt anmuthiger, reich bewaldeter Vorberge liegen vor uns mäßig hohe Ketten mit breiten Rücken, aus denen zuweilen kleine Felskämme, häufiger jedoch nackte Felsmassen, gewöhnlich aus riesigen Granitblöcken bestehend, in den mannichfaltigsten Formen und Gestaltungen emporragen. Wenn wir den Bergen näher kommen, dann werden wir gewahr, daß ihre Rücken gut bewaldet sind, während wir auf den sanften Abhängen, die meist runde Formen zeigen, nur vereinzelte, keineswegs durch Größe oder Schönheit

ausgezeichnete Nadelhölzer erblicken, die uns dessenungeachtet erfreuen, da wir bis jetzt auf der so langen Fahrt fast niemals Bäumen begegnet sind.

Wir kommen immer höher und höher; bald, nachdem wir die 542.5 englische = 117.65 deutsche Meilen westlich von Omaha befindliche Station Buford verlassen haben, sehen wir links von der Bahn, also in südlicher Richtung, einzelne, leichthin mit Schnee bedeckte Berge; über eine mächtige Granitfelsenschlucht, über die uns eine Brücke von etwa hundert Fuß Länge hinüberführt, — im Mai 1869 bestand sie nur aus Holz und Balken ohne jegliches Mauerwerk als Fundament — nähern wir uns rasch den Black Hills, den „Schwarzen Bergen" und der in ihnen gelegenen Station Sherman, einer der interessantesten längs der ganzen Bahn. Von Cheyenne bis hierher — 33 englische = 7.12 deutsche Meilen steigt die Bahn stark an, nämlich siebenzig Fuß in je einer englischen Meile = 1 : 75.43.

Sherman im Wyoming Territorium, (nach dem berühmten General William T. Sherman genannt) 8235 Fuß über dem Meeresspiegel gelegen, ist weitaus der höchste Punkt der Welt, auf dem sich gegenwärtig eine Eisenbahn befindet. Denn die Höhe der, nicht mit gewöhnlichen Locomotiven, sondern auf eigens construirten Schienen nach dem System Fell befahrenen Mont-Cenis-Bahn beträgt nur 6893 Fuß; der Culminationspunkt der projektirten Gotthard-Bahn liegt bei 3813 Fuß, der Brenner wird in einer Höhe von 4489 und der Sömmering in einer von 3291 Fuß überschritten.

Sherman ist überhaupt, meines Wissens, einer der höchsten ständig von Menschen bewohnten Orte der Vereinigten Staaten, der nur noch an Höhe übertroffen wird: durch die im September 1868 entstandene Silber-

minenstadt Treasure City zu White Pine in Nevada, 9163 Fuß hoch, durch die Städte Empire City (8583 Fuß) und Central City (8500 Fuß) in Colorado und durch Silver City*) (8300 Fuß) im Owyhee Silberminendistrikte, Territorium Idaho (Aídaho).

Als eine wohl wenig bekannte Thatsache, als ein nicht uninteressantes Curiosum darf ich wohl bei dieser Gelegenheit den Umstand erwähnen, der jedoch meiner Ansicht nach keineswegs zufällig, sondern im Gegentheile sehr charakteristisch ist, daß in Europa sowohl als in Asien die höchsten, das ganze Jahr hindurch von Menschen bewohnten Orte Klöster sind — im ersteren Welttheile das St. Bernhardhospiz in den Alpen (8114 Fuß hoch), im letzteren das Buddhistenkloster Hanle in Tibet (15,117 Fuß hoch), — während in Nordamerika die höchsten, ständig bewohnten Niederlassungen Bergwerke sind, Eisenbahnstationen, Postämter und Telegraphenbureaux, an denen stets das regste menschliche Leben herrscht.

Wie war es nur möglich, wird Mancher voll Staunen ausrufen, bis in die colossale Höhe von über 8200 Fuß eine mit gewöhnlichen Locomotiven befahrene Eisenbahn zu legen, wie nur mit Schienen die Felsengebirge zu versehen? Der diesem Gebirge ertheilte Name, sagt treffend Karl Schurz in seinen interessanten Reisenotizen, „rief in uns eine unbestimmte Vorstellung des grenzenlos Wilden und Ungeheueren wach, vor welchem der

---

*) Die Angabe der Höhen von Central City und Silver City verdanke ich der Güte des Herrn Theodor Kirchhoff zu San Francisco. Die Höhe von Empire City ist nach Dr. Parry's Beobachtungen (berechnet von Dr. G. Engelmann); ob die Städte in Colorado: Missouri City (9072 Fuß) und Jefferson in South Park (9842 Fuß) noch bestehen, habe ich nicht in Erfahrung bringen können; ich bezweifele ihre Existenz.

menschliche Unternehmungsgeist rath- und thatlos stehen bleiben müsse. Man dachte an riesige Berge, die man zu durchstechen, an steile, mit Schnee und Eis gefüllte Hochpässe, die man zu ersteigen, an grausige Schluchten, die man zu überbrücken haben werde. Es könnte keinen größeren Contrast geben, als zwischen dieser Vorstellung und der Wirklichkeit." Denn das Erbauen der Eisenbahn über die Rocky Mountains bot weit geringere technische Schwierigkeiten, als man erwartet hatte; „die Natur hat hier", wie in einem Berichte der Union-Pacific-Eisenbahn mit Recht hervorgehoben wird, „in überraschender Weise der Locomotive den Weg gebahnt." Von Omaha bis zum höchsten in den Felsengebirgen erreichten Punkte, bis zu der 8235 Fuß hohen Station Sherman, eine Entfernung von 549.3 englischen = 119.12 deutschen Meilen, gibt es weder steile Hochpässe noch gefährliche Schluchten; auf dieser langen Strecke ist nicht einmal ein einziger Tunnel vorhanden. Die höchste Steigung beträgt — aber nur ganz ausnahmsweise — neunzig Fuß in der englischen Meile, d. i. 1 : 58.66, während wir auf der Brennerbahn in Europa als höchste Steigung einhundertzweiunddreißig Fuß in der englischen Meile, d. i. 1 : 40 finden. Jede Gebirgsbahn in Deutschland hatte bei ihrer Erbauung ungleich größere technische Schwierigkeiten zu besiegen, als dies bei dem Uebergange über die Rocky Mountains der Fall war.

Allerdings sah sich die Union-Pacific-Eisenbahn genöthigt, zu ihrem Schutze eigenthümliche Vorrichtungen anbringen lassen zu müssen, die wir bei unseren europäischen Bahnen nicht kennen. Bereits zwölf englische Meilen östlich von Sherman, zwischen den Stationen Otto und Granite Canon, fallen uns Wälle auf, die fünf bis sechs Fuß hoch und anderthalb bis zwei Fuß

breit, aus lose auf einander geschichteten großen Steinen bestehen, sowie eine Reihe von Brettern, die pallisadenartig bei einem gegenseitigen Abstande von fünfzehn bis zwanzig Zoll in schiefgeneigter Richtung mehrere Fuß tief fest in dem Erdboden eingelassen sind. Wir sehen auch zuweilen Balken längs der Bahn in einer Weise hingelegt, die unwillkürlich an militairische Verhaue erinnert. Je höher uns die Bahn den Abhängen der „Schwarzen Berge" entlang hinaufbringt, desto zahlreicher werden diese oft zwanzig bis dreißig Fuß langen Steinwälle, diese nicht minder kurzen Pallisaden, diese neben der Bahn angebrachten Verhaue. Oefter befinden sich einige derselben hintereinander in einem Abstande von mehreren Fußen; wir glauben, uns primitiven Außenwerken und Verschanzungen einer Festung zu nähern.

Diese technischen Vorrichtungen, denen wir von nun an während unserer weiteren Fahrt durch die Felsengebirge gar häufig begegnen, sind dazu bestimmt, die zwar nur in feinen Flocken fallenden, aber durch die Macht der Winde oft zu riesigen Höhen sich aufthürmenden Schneemassen von der Bahn fern zu halten, damit sie auch mitten im tiefsten Winter ungehindert befahren werden könne. Die Zukunft allein wird zeigen, ob diese einfachen Vorrichtungen, die auf eine Strecke von mehr als fünfzig englischen Meilen vertheilt sind, genügen werden, den Schnee abzuhalten. Im Winter 1869—70 haben sie sich als ausreichend für diesen Zweck erwiesen; aber dieser war, wie allgemein zugegeben werden wird, in den Vereinigten Staaten ungewöhnlich mild. Die aus Brettern bestehenden Pallisaden, die überdies durch mächtige Balken gestützt, dauerhaft in der Erde befestigt sind, werden der Wucht der Schneemassen jedenfalls größeren Widerstand entgegensetzen können, als die nur aus lose aufeinander

gelegten Steinen errichteten Wälle, in denen schon jetzt durch das Herausfallen einzelner Theile Lücken, oft großen Schießscharten ähnlich, entstanden sind. An etlichen, der Macht der Winde besonders zugänglichen Stellen sind während der letzten Herbstmonate vollständige, auch oben gedeckte Schneedächer von einer Construction angelegt worden, wie wir sie in seltener Vollendung längs ausgedehnter Theile der Central-Pacific-Eisenbahn in Californien finden. Es wird überhaupt erst die Erfahrung lehren, welche Vorrichtungen definitiv in den Felsengebirgen zur Sicherung der Bahn vor Schnee zu treffen sein werden. Denn bis jetzt ist über die Menge des Schnees, der in diesem Gebirge nicht nur im Winter, sondern auch im Sommer fällt, durchaus nichts Genaues bekannt; ich selbst habe die widersprechendsten Angaben über dieses mich in hohem Grade interessirende Phänomen vernommen.

Sherman, bis jetzt weitaus die höchste Eisenbahnstation der Welt, war für mich so anziehend, daß ich mich dort mehrere Tage aufhielt. Im Mai 1869 bestand der Ort außer den Bahngebäuden aus etlichen zwanzig Holzhäusern. Obschon uns deren Bauart äußerst einfach erscheint, sind sie doch im Vergleiche zu den kunstlosen Zelthütten, denen wir auf unserer weiteren Wanderung mit der Bahn im fernen Westen begegnen, stattliche Wohnhäuser zu nennen. Zwei Gasthöfe, das Summit und Sherman House, eigentlich weniger für die nur selten hier weilenden Reisenden bestimmt, als vielmehr zur Unterkunft für die Bahnarbeiter eingerichtet, gewähren, wenn auch ein äußerst einfaches und bescheidenes Obdach, so doch gesunde, kräftige Kost, die wir gemeinsam mit den Eisenbahnarbeitern verzehren. Ich fühlte mich bald heimisch unter diesen robusten, zuweilen

rauhen Gestalten, die mich ebenso rücksichtsvoll behandelten, wie sie mir achtungsvoll begegneten; auch beantworteten sie bereitwilligst alle meine Fragen.

Noch hat man bis jetzt den Versuch nicht gemacht, der höchst wahrscheinlich resultatlos bliebe, auf Sherman Getreide zu ziehen. Das animalische Leben ist in dieser Höhe jedoch keineswegs erloschen; als ungebetene, aber harmlose Gäste stellen sich zuweilen Schlangen ein; das Erscheinen von Bären und wilden Schafen (Ovis montana) ist ebenso wenig selten, wie das von Hirschen, die zuweilen mit prachtvollen Geweihen geziert sind. Von Hausthieren finden wir hier oben die Katze und den treuen Begleiter des Menschen, den Hund; gleichwie in den höchsten Thälern Tibet's gedeihen auch auf Sherman die Hühner ganz vortrefflich; wenige hundert Fuß unterhalb der Station kommen äußerst schmackhafte Forellen in ziemlicher Anzahl vor.

Sherman wird stets eine äußerst wichtige Station längs der ganzen Union-Pacific-Eisenbahnlinie bilden und eine nicht unbeträchtliche, wenn auch vielfach wechselnde Bevölkerung haben, aber die von manchen erträumte Bedeutung als vielbesuchter Vergnügungsort — als eine Art von amerikanischem Saratoga oder deutschem Baden-Baden im fernen Westen — wird es aus mehr als einer Ursache nie erlangen. Denn mit Ausnahme weniger Tage ist das Klima hier oben das ganze Jahr hindurch rauh. Während meines Aufenthaltes fielen am Pfingstsonntage (16. Mai 1869) zahlreiche Schneeflocken von einer Größe, wie ich sie in dieser Höhe kaum für möglich gehalten hätte; gegen zwei Uhr Nachmittag war der Schnee allerdings wieder vollständig geschmolzen. Nicht nur Mitte Mai erwies sich ein Feuer unumgänglich nothwendig, sondern auch nach meiner Rückkehr, Mitte

Juli, zu einer Zeit also, die in Nordamerika zu der wärmsten im ganzen Jahre gehört. Als wir uns im letztgenannten Monate Sherman näherten, herrschte in den Bergen eine solche uns höchlichst überraschende Temperatur, daß sogar in den Eisenbahnwagen die Oefen geheizt werden mußten.

Sherman zeigt überhaupt für seine Höhe anomale Wärmeverhältnisse. Soweit man bis jetzt die in diesem Orte herrschende Lufttemperatur kennt, fiel das Thermometer nie unter — 10° Fahr. = — 18°.7 R. und erhob sich nie über 80° Fahr. = 21°.3 R. Viele, die zum ersten Male aus den niedrigen Ebenen nach dem hochgelegenen Sherman kommen, klagen über die Symptome, die ihnen die hier oben vorhandene verdünnte Luft in äußerst unangenehmer Weise während der ersten Tage ihres Aufenthaltes verursacht. Ich selbst habe nicht das mindeste von den Erscheinungen des Höheneinflusses*) verspürt; im Gegentheile, ich sog die verdünnte Luft mit um so größerem Wohlbehagen ein, als ich erst wenige Wochen vorher (5. Mai 1869) in einem riesigen zum Brückenbau über den Missouri verwandten eisernen Cylinder einem Luftdrucke von mindestens 56 englischen Zoll während einer ganzen Stunde ausgesetzt gewesen war (siehe Seite 31).

Die nächste Umgebung Sherman's, die ich in Begleitung einiger Eisenbahnarbeiter durchstreifte, bietet außer farbenreichen Blumen, von denen wir im Sommer eine große Anzahl finden, weniger des Interessanten und Abwechselnden als ich erwartete; kein Baum, nicht ein-

*) Siehe meine Abhandlung: „Ueber den Einfluß der Höhe auf den menschlichen Organismus" in „Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde" Bd. I, S. 331 und ff.

mal ein Strauch ist vorhanden; erst die höheren mehrere englische Meilen weit entfernten Abhänge sind bewaldet.

Eine der interessantesten technischen Vorrichtungen, die Sherman aufzuweisen hat, ist eine riesige, äußerst sinnreich construirte Windmühle, die das Wasser einer verhältnißmäßig kleinen Quelle in ein großes Reservoir heraufpumpt, aus dem dann die Locomotiven gespeist werden. Da die Flügel der Windmühle so beschaffen sind, daß sie, der jeweilig herrschenden Richtung des Windes folgend, sich immer von selbst stellen, so arbeitet eine solche in all ihren Theilen aus Eisen bestehende Maschine, deren Preis zwischen 10,000 und 12,000 Dollars beträgt, unablässig Tag und Nacht mit einem je nach der Stärke des Windes allerdings verschiedenartigen Erfolge. Auf der westlich von Sherman gelegenen Eisenbahnstrecke treffen wir wiederholt solche Windmühlen, die geräuschlos vieler Menschen Arbeit verrichten.

* * *

Bald, nachdem wir Sherman verlassen haben, um unsere Reise mit der Bahn längs der Felsengebirge weiter fortzusetzen, eröffnet sich vor uns ein ungleich großartigerer Anblick, als jener war, den wir vom Ostfuße des Gebirges bis hierher genossen haben. Vor uns liegen die zwanzig bis fünfundzwanzig englische Meilen breiten Laramie Ebenen, zu deren Befahrung die Bahn während 67.0 englischen = 14.51 deutschen Meilen (nämlich zwischen Harney und Rock Creek) ganz ausnahmsweise eine nahezu genau nördliche Richtung einschlägt.

Diese 6600 bis 7500 Fuß über der Meeresfläche gelegenen, sanft geneigten Ebenen, die im Ostnordosten von den schwarzen Bergen, den „Black Hills", und im

Westsüdwesten von der Medicine Bow Gebirgskette begrenzt sind, weisen ähnlich jenen, denen wir früher zwischen North Platte City und Cheyenne begegnet sind, nur spärliche Vegetation auf, nur dünnes, in kurzen Büscheln vorkommendes Büffelgras; dem mageren Boden ist schon hie und da ein nicht geringer Alkaligehalt beigemengt. Man würde manche Theile dieser Ebenen, wäre nicht alles relativ, Wüsten nennen. Obschon das Büffelgras ein ausgezeichnetes Nahrungsmittel für das Rindvieh ist, so werden die Laramie Hochebenen, selbst wenn auf ihnen Weidefarmen eingerichtet werden, nach der gewiß ganz richtigen Ansicht von Karl Schurz „doch niemals eine dichte Bevölkerung anziehen können, da der Farmer hier sehr großer Strecken Landes bedarf, um eine verhältnißmäßig geringe Anzahl von Rindern zu mästen; denn die Thiere gebrauchen auf diesen Ebenen einen bedeutend größeren Flächenraum zu ihrer Ernährung, als dies auf den mastigen Prairien von Illinois und Missouri der Fall ist."

Der wichtigste in diesen Ebenen gelegene Ort ist Laramie, 7123 Fuß hoch, drei englische Meilen nördlich von Fort Sanders, 572.8 englische = 124.23 deutsche Meilen westlich von Omaha, eine ebenfalls erst seit wenigen Jahren erbaute Stadt, die in ihrer Ausbildung noch weiter zurücksteht als Cheyenne. Der Bahnhof jedoch, der sich zu Laramie befindet, ist in jeder Hinsicht einer der schönsten und größten längs der ganzen Union-Pacific-Eisenbahn, überdies bis jetzt einer der wenigen, der einen ganz herrlichen nach europäischer Art hergerichteten Perron besitzt. In den Wartesälen herrscht die in ganz Nordamerika gebräuchliche sonderbare Einrichtung, die wir auch in den Rauchzimmern vieler Hotels und auf den zahlreichen, den äußerst lebhaften Verkehr zwischen

New-York, Brooklyn und Hoboken bewerkstelligenden Dampffähren (Ferry boats) vorfinden, daß die langen, meistens aus polirtem Holze bestehenden ungepolsterten Bänke durch eiserne Spangen in einzelne Sitze abgetheilt sind, was zwar einerseits einer lästigen Ueberfüllung derselben vorbeugt, andrerseits aber das Unterbringen von Gepäck wesentlich erschwert.

Mit dem Stationsgebäude zu Laramie ist ein Hotel verbunden, wie solche die Gesellschaft in äußerst zweckmäßiger Weise auch in Cheyenne und an mehreren der größeren Orte, an denen sie vorbeifährt, eingerichtet hat.

Der Speisesaal im Bahnhofe zu Laramie ist sehr geräumig und hoch und Abends glänzend erleuchtet; die in ihm vorhandenen Möbel sind ebenso elegant, wie das Geschirr geschmackvoll. Es muß überhaupt rühmend hervorgehoben werden, daß die Union-Pacific-Eisenbahngesellschaft umfassende Vorkehrungen zur Befriedigung der materiellen Bedürfnisse ihrer zahlreichen Reisenden getroffen hat, was in den öden Gegenden, die sie durchfährt, durchaus nicht leicht zu bewerkstelligen ist. Keineswegs ist nämlich bis jetzt, wie zwar häufig, aber mit Unrecht angenommen wird, jedem Zuge der Union-Pacific-Eisenbahn einer jener einzig schönen Hotel-Wagen (Dining Cars) angehängt, wie ganz allgemein den Schnellzügen, die zwischen Chicago und East St. Louis (eine Entfernung von 280 englischen = 60.73 deutschen Meilen) fahren. In einem dieser ebenso praktisch eingerichteten wie luxuriös ausgestatteten Hotelwagen können gleichzeitig achtundvierzig Personen ebenso bequem speisen, wie in einem der feinsten Restaurants. Die im Wagen angebrachte Küche ist ein wahres Meisterwerk. Da sich jedoch diese schöne Einrichtung nur ausnahmsweise, nur an den wöchentlich je einmal zwischen Osten und Westen verkehrenden

Hotel-Expreßzügen befindet — eine größere Anzahl Personen können allerdings für ihren ausschließlichen Gebrauch gegen besondere Miethe einen Hotelwagen dem Zuge anhängen lassen, siehe Seite 39, — so ist sie genöthigt, dreimal des Tages je einen Aufenthalt von zwanzig bis fünfundzwanzig Minuten zu machen, in denen ihren Reisenden die Möglichkeit geboten ist, Mahlzeiten zu sich zu nehmen. In Folge der äußerst praktischen Vorkehrungen genügt dieser scheinbar flüchtige Aufenthalt vollkommen, auch den stärksten Hunger zu befriedigen; während dieser kurzen Zeit habe ich stets weit gemüthlicher essen können, als oft während eines Aufenthaltes von dreiviertel Stunden auf unseren deutschen Bahnhöfen. Die Vorrichtungen zum Essen sind auf den amerikanischen Bahnhöfen gänzlich, aber vortheilhaft von den deutschen verschieden.

Bereits fünfzehn bis zwanzig Minuten vor Ankunft des Zuges an der Station, wo gespeist werden soll, werden hiervon durch den Conducteur in jedem Wagen die Reisenden in Kenntniß gesetzt, wodurch der eine Zeit findet, seine etwas derangirte Toilette in Ordnung zu bringen und der andere, Gegenstände, die er unterwegs benützte, aber nicht zu Jedermann's Einsicht liegen lassen will, in seinen Handkoffer einzuschließen.

Sowie der Zug in den Bahnhof einfährt, wird uns das für die Einnahme der Mahlzeit bestimmte Local auf eine äußerst einfache Weise kundgegeben; ein Mann — meistens ein Farbiger, — der vor dem Eingange steht, läutet entweder eine große Glocke oder macht mit einem Tamtam ein nicht zu überhörendes Getöse. In der Nähe des Einganges zum Speisesaal befinden sich, bis jetzt allerdings nicht in geschützten Räumen, sondern ganz einfach im Freien, eine Reihe blecherner mit Wasser gefüllter Waschschüsseln nebst Seife und Handtüchern, die

kunstlos auf langen hölzernen Bänken ausgebreitet sind. Diese Einrichtung bietet jedem Reisenden die Annehmlichkeit, für deren Benützung er nicht das Geringste zu entrichten hat, sich, ehe er sich zu Tische begibt, von lästigem Staube durch gründliches Waschen zu reinigen; aus einem nahegelegenen Pumpbrunnen oder einer Cisterne haben diejenigen, welche die Waschschüsseln schon besetzt vorfinden, sich später das ihnen nöthige Wasser selbst zu holen.

Die zuerst in den Speisesaal Eintretenden nehmen, was in Amerika selbstverständlich ist, ihre Plätze nicht an den vorderen, sondern an den von der Eingangsthüre entferntesten Tischen; diese sind nicht nur mit einem äußerst sauberen Tuche gedeckt, sondern auch reichlich mit Speisen aller Art besetzt. Da finden wir Fische, Cotelettes, Beefsteakes, Geflügel, mehrere Braten, Gemüse, Mehlspeisen und verschiedene Sorten Brod. Vor jedem Couvert ist eine Tasse hingestellt. Eiswasser, dem Amerikaner kein Luxus, sondern ein Bedürfniß und auch im fernsten Westen fast überall zu haben, fehlt hier ebenfalls nicht.

Während nun Jeder, der an einem Tische Platz genommen, von den vorgesetzten Speisen je nach seinem Geschmacke und seiner Neigung auswählt und von denselben ganz nach Belieben viel oder wenig ißt, und zugleich gegen seine Tischnachbaren eine fürsorgende Artigkeit und liebenswürdige Zuvorkommenheit an den Tag legt, die den feinsten deutschen Cavalier zieren würde, nähern sich Leute, die große mit Thee und Kaffee gefüllte Kannen in den Händen tragen, den Gästen und schenken ihnen ganz nach ihrem Wunsche eines dieser beiden Getränke ein. Milch gab es allerdings während der ersten Wochen des Bestehens der Bahn fast nirgends; zwischen Cheyenne in Wyoming und Elko in Nevada — eine Entfernung von 789.8 englischen = 171.3 deutschen Meilen —

war sie damals ein ebenso theuerer wie seltener Artikel. Als ich aber kaum zwei Monate später diese Strecke wieder befuhr, war diesem Mangel bereits abgeholfen, und es wurde überall Milch in reichlichem Maße verabreicht.

Da es in ganz Amerika durchaus nicht Sitte ist, während des Essens spirituöse Getränke irgend einer Art zu genießen — man begnügt sich während der Mahlzeit mit Thee oder Kaffee, — so werden diese auch in den Speisesälen der Union-Pacific-Eisenbahn nicht verabreicht; wer nach der Mahlzeit etwas trinken will, findet an manchen, aber keineswegs an allen Stationen eine Trinkstube „Bar", wo er dann für schweres Geld ein ebenso winziges wie elendes Glas Bier zu dem gewiß anständigen Preise von 25 Cents = $7\frac{1}{2}$ Sgr., oder eine Art von Gift, die unter dem Namen Whiskey verkauft wird, so wie Cigarren, das Stück der billigsten Sorte zu 25 Cents bekommen kann.

Ein Jeder, der sich in den Speisesaal begeben und an einem dort befindlichen Tische niedergelassen hat, zahlt, er mag viel oder wenig gegessen oder eine oder mehrere Tassen Thee oder Kaffee getrunken haben, dasselbe, und zwar für jede Mahlzeit einen Preis von 1 oder $1\frac{1}{4}$ Dollar, den er beim Verlassen des Saales entrichtet. Ein Frühstück kostet oft mehr als ein Mittagsessen, aber ganz mit Recht, da das erstere oft reichhaltiger und besser ist als das letztere. Ueberall in den Vereinigten Staaten von Amerika wird nämlich in einer Weise substantiell gefrühstückt — und zwar unmittelbar nach dem Aufstehen, — die man selbst in England auch nicht annähernd kennt. Westlich vom Missouri hält man zur Ernährung und Gesundheit des Menschen täglich drei Mahlzeiten nöthig, die sich von einander fast gar nicht unterscheiden,

da es auch beim Mittagstisch keineswegs allgemein Suppe gibt. Als ich das erste Mal die Union-Pacific-Bahn befuhr, habe ich nur ein einziges Mal — am Pfingstsonntage — zu Sherman Suppe bekommen, die allerdings später bei meiner Rückkehr an vielen Orten zu haben war.

Wie eigenthümlicher Art waren oft die Locale beschaffen, in denen ich meine Mahlzeiten einnahm, nachdem ich den schönen Bahnhof zu Laramie verlassen hatte! Meistentheils bestanden sie aus äußerst einfachen Zelthütten oder kunstlosen Bretterbuden, in denen die Stelle der Stühle rauhe, lange Holzbänke ohne alle Lehnen vertraten. Aber nach meiner Rückkehr, die zwei Monate später (im Juli) erfolgte, fand ich, daß mit Ausnahme von zwei Orten überall für eine hinreichende Anzahl bequemer Stühle gesorgt war. Gegenwärtig sind wahrscheinlich aus allen längs der Pacific-Bahn gelegenen Speisesälen die Holzbänke verschwunden.

Wenn sich auch nicht Alle, die auf der Union-Pacific-Eisenbahn reisen, in der Lage befinden, außer ihrem nicht unbedeutenden Fahrgelde täglich 3½ bis 4½ Dollars für Essen und Trinken auszugeben, so leiden sie doch keineswegs Mangel, da sie in diesem Falle Proviant mit sich führen. In einer allerliebsten Weise, die allgemeine Bewunderung erregte, hat sich in dieser Hinsicht eine Frau mit ihren drei Kindern benommen — das älteste, ein Mädchen, zählte etwa acht Jahre, — die von Chicago zu ihrem nahezu zweitausend englische Meilen entfernten Manne reiste, nachdem dieser in den Minen wenigstens so erfolgreich gearbeitet hatte, daß er sich das Glück verschaffen konnte, sich nach mehrjähriger Trennung wieder mit den Seinigen zu vereinen. An gebratenem Fleisch und Geflügel, Brod und Zwieback, Thee und präservirter Milch, Süßigkeiten und Obst hatte sie Vorrath für fünf

Tage; mit Bestecken, Tellern, Tassen und Tischzeug war sie ebenfalls hinreichend versehen. Mittelst einer kleinen Spirituslampe brachte sie das Wasser, das, wie ich bereits erwähnte, immer im Wagen zu haben ist, zum Sieden und bereitete Thee. Auf den Sitzbänken hatte sie ein Tischtuch ausgebreitet und auf dasselbe die Teller mit dem Essen gestellt. Das Seidenpapier, in das der Proviant eingepackt war, diente zum Reinigen der Teller und Bestecke, während die in jedem Wagen befindliche Urne das Wasser zum Ausspülen der Tassen lieferte. Es war eine wahre Lust, diese Amerikanerin mit ihren wohlerzogenen Kindern zu sehen, die, ohne irgend Jemanden im Geringsten zu belästigen, in ebenso anmuthiger wie praktischer Weise die vortrefflichen in den Wagen der Pacific-Eisenbahn gebotenen Einrichtungen mit Ersparniß einer nicht unbeträchtlichen Geldsumme zu benutzen verstand.

Nach wenigen Tagen schon tritt bei einer Fahrt mit der Pacific-Eisenbahn dasselbe Verhältniß ein, wie bei einer Reise über den Ocean; wir werden allmählich genauer mit unseren Mitreisenden bekannt und mit ihren kleinen Eigenthümlichkeiten vertraut, wir erfahren von ihnen die Zwecke, die sie nach dem fernen Westen, nach dem Gestade des stillen Meeres führen.

* * *

Wenn wir die Laramie Ebenen bei Como in Wyoming verlassen haben, führt uns die Bahn bis nahezu Wahsatch in Utah während mehr als 300 englischen = 65 deutschen Meilen durch Regionen, die mit äußerst geringen Ausnahmen reine Wüsten sind, da ihnen nicht nur Gras- und Baumvegetation, sondern zuweilen sogar süßes Wasser mangelt. Auf sie findet in jeder Hinsicht

mit Recht die Bezeichnung „Great American Desert" d. i. Große amerikanische Wüste Anwendung, ein Name, den man früher nahezu auf alle westlich vom Missouri befindlichen Gebiete ausdehnte.

Diese zwischen 6000 und 7000 Fuß über der Meeresfläche gelegene, sanft geneigte Wüste ist im Süden und Norden durch Bergketten begrenzt, die fast immer weit von ihrer Mitte zurückweichen. In dieser Wildniß erreicht der Gehalt an Alkalien, die bereits in den Laramie Ebenen auftreten, zuweilen eine solche Größe, daß manche Stellen gerade im Sommer wie mit Schnee bedeckt erscheinen. Besonders berüchtigt ist das Thal des Bitter Creek — die Station gleichen Namens liegt 6975 Fuß über dem Meere und 786.4 englische oder 170.56 deutsche Meilen westlich von Omaha, — das von einem links in den Green Fluß sich ergießenden Bache durchzogen wird, dessen salzhaltiges Wasser weder von Menschen noch von Thieren getrunken werden kann; längs einer Strecke von mehr als 50 englischen = 10.8 deutschen Meilen fahren wir durch dieses trostlose Bitterthal. Wir legen überhaupt Meile auf Meile zurück, es verrinnt Stunde auf Stunde, ohne daß unser Zug eine Vermehrung oder Verminderung der Reisenden erführe; denn in der Wüste besteht kein Localverkehr, wie er überhaupt der Union-Pacific-Eisenbahn auf weite Strecken fehlt.

Aber während unserer Fahrt durch die 300 englische Meilen lange Wüste, die der Mensch, wenn ihm eine hinreichende Menge süßen Wassers zu Gebote stünde, in blühende Gefilde würde verwandeln können, werden wir mehr als einmal durch die zahlreichen in den Felsengebirgen vorhandenen Eigenthümlichkeiten gefesselt. Von unseren europäischen Alpen sowohl, als auch von den Hochgebirgen Asien's, die ich theils in Gemeinschaft mit

meinen Brüdern Hermann und Adolph, theils allein während mehrjähriger Reisen durchzog, von diesen beiden Gebirgen mit ihren zahlreichen schneebedeckten Gipfeln, ihren glänzenden Firnen und Gletschern, ihren duftenden Triften, ihren dunkeln Wäldern und ihren rauschenden Bächen sind die Rocky Mountains gänzlich verschieden. Da, wo wir sie mit der Bahn durchfahren, sehen wir in den warmen Sommermonaten nirgends schneebedeckte Gipfel;*) nur zuweilen finden sich auch im Hochsommer an den Abhängen vereinzelte Flächen von Schnee. Aber von Gletschern ist nirgends im Felsengebirge eine Spur; Wälder sind an den meistens kahlen Abhängen selten und nie von großer Ausdehnung; in der amerikanischen Wüste fehlen sie gänzlich. Den Boden der Thäler bedecken statt üppigen Graswuchses kleine verkrüppelte Salbeigebüsche (sage-brush; artemisia tridentata) und zolldicke Ablagerungen von Salzen.

Hingegen zeigen die Felsengebirge Formen, wie sie wohl kein anderes Gebirge der Welt in gleicher Art auf-

*) Nach den im Sommer 1869 unter der Leitung des Professors J. D. Whitney von einer wissenschaftlichen Gesellschaft gemachten Vermessungen, an denen sich außer Anderen die Herren W. H. Brewer und C. F. Hoffmann betheiligten, sind die höchsten Gipfel der Felsengebirge folgende: Mt. Harvard, 14,270 Fuß; Gray's Peak, 14,145 Fuß; Mt. Lincoln, 14,123 Fuß; Mt. Yale, 14,078 Fuß.

Nach Dr. Engelmann's Berechnungen der von Dr. C. C. Parry gemachten hypsometrischen Beobachtungen (siehe: The Transactions of the Academy of Science of St. Louis, Vol. II., No. 1, pp. 126—33) erreichen ferner noch eine Höhe von über 14,000 Fuß: Pike's Peak, 14,206 Fuß, und Long's Peak, 14,050 Fuß. Bis jetzt ist in den Felsengebirgen noch kein Gipfel von solcher Höhe entdeckt worden, wie man sie theilweise in der Sierra Nevada findet. Vergleiche die dritte Abtheilung dieses Buches: „Die Central-Pacific-Eisenbahn."

weist. Meilenweit kommen wir an Betten ehemaliger mächtiger Flüsse vorüber, die, obschon sie vertikale, hunderte von Fuß tiefe Uferbänke zeigen, wie solche nur während Jahrhunderten durch Erosion hervorgebracht werden konnten, jetzt gänzlich ausgetrocknet sind. Ein ander Mal sehen wir an den kahlen Abhängen breite, weithin sich erstreckende Terrassen, die im Laufe von Jahrtausenden ganz entschieden durch die Kraft des jetzt gänzlich verschwundenen Wassers geschaffen wurden. Wer überhaupt der Gewässer erodirende Gewalt und ihre staunenswerthen Wirkungen näher kennen lernen will, dem gewähren die Felsengebirge Amerika's Aufschlüsse, wie er sie sonst wohl nirgends findet.*)

Es glaubt ferner Jeder, auch wenn er nur mit geringer Einbildungskraft begabt ist, wiederholt in den Felsengebirgen phantastische, groteske Gebilde menschlichen Erzeugnisses zu erblicken; es ist, als hätten Cyklopen hier Werke aufzuführen versucht, ohne sie vollenden zu können. In der Nähe der 888.6 englische = 192.73 deutsche Meilen westlich von Omaha entfernten Station Church Buttes sehen wir hoch oben am Gebirge die Umrisse einer riesigen Cathedrale, die von mächtigen Säulen getragen scheint und mit einer Unmasse hoher, theils kantiger und spitzer, theils runder und breiter Thürme geschmückt ist. Einem größeren Gedichte des von mir bereits auf Seite 55 erwähnten Herrn Theodor Kirchhoff**) aus San Francisco entnehme ich folgende lebendige, kraftvolle Schilderung dieses merkwürdigen Felsens:

*) Ueber die Erosion der indischen Flüsse siehe meine Abhandlung in der „Gaea" Band III, 1867 pp. 212—22.

**) Adelpha. Gedichte von Christian und Theodor Kirchhoff. Altona. Verlag von Ad. Lehmkuhl u. Co. (Oscar Sorge).

War'n thätig fleiß'ge Geisterhänd'
Beim Bau des Tempels dort?
Fürwahr, ein selt'ner Schauerort
Für solch ein Monument!

Vor hunderttausend Jahren stand
Allhier ein Riesendom,
Davor die Peterskirch' in Rom
Wie eitler Spielwerkstand.

Der Ew'ge hat aus Chaos Leer'
Im Anfang ihn gebaut;
Doch wie sein Tempel einst geschaut,
Weiß Niemand heute mehr.

Nur Trümmer, riesenhaft zertheilt,
Zernagt vom Zahn der Zeit,
Sieht der bestaubte Wandrer heut,
Der durch die Wüste eilt.

Zerbroch'ne Säulen, gelblich-braun,
Und Mauern, morsch und bloß,
Aus deren trümmervollem Schooß
Gigant'sche Bilder schaun;

Wie betende Figuren bald,
Wie Ungeheuer hier,
Halb Menschen gleich, halb wildem Thier
In fremder Urgestalt.

Die Kanzel an den Fels sich schmiegt;
Der stolze Hochaltar
Mit alter Heil'genbilder Schaar
In tausend Trümmern liegt.

Die Kuppel ragt im Sonnengold
Wie ein Gebirg' empor,
Die mächt'ge Orgel, Rohr an Rohr,
Als ob sie donnern sollt'!

Ein Chor, durchbrochen einst im Kranz
Von wunderbarem Fries, —
Der Moosachate selt'ner Kies
Beweist den alten Glanz. —

Etwas östlich von Carter — etwa 900 englische = 195.2 deutsche Meilen westlich von Omaha — erblicken wir eine mächtige Pyramide, im Vergleiche zu der die egyptischen verschwindend klein erscheinen; sie tritt um so deutlicher hervor, als sie auf einer kolossalen, hoch über dem Thalboden emporragenden Fläche ruht, deren Seiten hunderte von Fuß vertikal, geradezu wie mit dem Messer zugeschnitten erscheinen. An einer anderen Stelle machen ebene und breite, ebenfalls nahezu vertikale Erdbänke, von denen häufig mehrere terrassenförmig über einander gelagert sind, den Eindruck künstlicher Befestigungen, der noch dadurch erhöht wird, daß plötzlich die Umrisse eines kolossalen Felsblockes emportauchen, der aus einem hohen Bergrücken hervorragend, einer Festung täuschend ähnlich sieht. Wem erscheint nicht der Table Rock im Bitter Creek Thal — die Station gleichen Namens liegt 776.4 englische = 168.39 deutsche Meilen westlich von Omaha — wie eine von Menschenhand errichtete hohe, uneinnehmbare Bergveste? Aber im Innern dieser ebenso eigenthümlich gestalteten wie unwirthbaren Gebirge schlummern unermeßliche Schätze von edlen Metallen und werthvollen Mineralien aller Art, von denen es bis jetzt verhältnißmäßig nur wenig zu Tage zu fördern gelungen ist. *)

Kurz, die Mannichfaltigkeit der bizarrsten Formen und der sonderbarsten Gebilde, denen wir während unserer

*) Zur Zeit werden, und zwar wie es scheint mit großem Erfolge, von einer Gesellschaft Kohlenfelder ausgebeutet, die etwa 70 englische = 15.2 deutsche Meilen östlich von Ogden, dem gegenwärtigen Vereinigungspunkte der Union- und der Central-Pacific-Eisenbahnen, liegen. Diese Kohlenfelder sollen eine Ausdehnung von 1½ englischen Meilen und eine Mächtigkeit von 26 bis 210 Fuß haben.

Fahrt durch die Felsengebirge begegnen und die im Sommer durch ihre Kahlheit und durch das Fehlen jeglichen Nebels um so deutlicher hervortreten, ist ebenso unermeßlich wie unbeschreiblich und gewährt unserer Einbildungskraft nahezu einen unbegrenzten Spielraum, Aehnlichkeiten mit Festungen, Pyramiden, Schlössern und herrlichen Cathedralen zu finden.

Aber so sehr sie uns einerseits anregend und unterhaltend während unserer Fahrt beschäftigt, so kann sie uns doch andrerseits des in Wirklichkeit oft beängstigenden Gefühles nicht entheben, das uns der zuweilen unwillkürlich in uns auftauchende Gedanke verursacht, wie wir vergeblich in dieser öden, trostlosen Wildniß um Hülfe flehten, wenn unserem Zuge, der stolz dahinbraust, in ihr irgend ein Unfall begegnen sollte. Besonders im Mai 1869, zur Zeit, als ich die Bahn unmittelbar nach ihrer Eröffnung befuhr, trat dies beunruhigende Gefühl deßhalb oft geradezu überwältigend auf, weil es damals fast den Anschein hatte, als ob man wie ein Feind sich in ein Land begäbe, dessen nähere Beschaffenheit Jedermann völlig unbekannt sei. Nicht nur jeder meiner zahlreichen Mitreisenden war zum ersten Male in diese Gegend gekommen und eben deßhalb außer Stande, irgend eine Auskunft über sie zu ertheilen: wiederholt wußten weder der Condukteur noch der Locomotivführer genau anzugeben, wo wir uns eigentlich befänden; ob diese oder jene Station im Wyoming oder Utah Territorium gelegen sei, war ihnen gänzlich unbekannt, da sie gleich uns vorher niemals bis hierher vorgedrungen waren. Der Locomotivführer hätte überhaupt sein verantwortliches Amt gar nicht ausüben können, würde er nicht durch Zeichen, die längs der Bahn errichtet waren, über manches ihm Wichtige aufgeklärt worden sein. Da waren neben

den Schienen auf hohen Stangen Bretter aufgepflanzt, auf denen sogar zu lesen stand: „Whistle“, das heißt, der Locomotivführer solle die Dampfpfeife ertönen lassen, da er sich jetzt in der Nähe einer Station befinde.

Unter den wenigen in der großen Wüste oasenartig vertheilten Plätzen, auf denen doch wenigstens einiges Grün zu sehen ist, muß besonders die Umgebung der 6112 Fuß hohen, 846.7 englische = 183.63 deutsche Meilen von Omaha gelegenen Station Green River hervorgehoben werden, der überdies die im Norden dicht herantretenden Berge einen in jeder Hinsicht großartigen Anblick gewähren. Auch St. Mary's, 6751 Fuß hoch und 682.2 englische = 147.95 deutsche Meilen westlich von Omaha, weist durch eine Anzahl in seinen Umgebungen befindlicher Baumgruppen ein freundliches Bild auf.

* * *

Sicher wohl athmet Jeder wieder freier, er fühlt sich erleichtert, wenn er die Wüste durchfahren hat und östlich von Wahsatch — etwa 960 englische = 208.2 deutsche Meilen von Omaha entfernt — größere Flächen Landes erblickt, die zwar bis jetzt mit wenigen Ausnahmen noch unbebaut sind, sich aber entschieden zur Cultur vortrefflich eignen. Auch ändert sich jetzt der Charakter des Gebirges; wir betreten die Canons (sprich Canyons), die allein den Zutritt zu dem Großen, von dem Salzsee theilweise erfüllten Becken gewähren, zu dem Great Salt Lake Basin, das sich in einer Länge von etwa 500 englischen oder 110 deutschen Meilen zwischen dem Westfuße der Rocky Mountains und dem Ostfuße der Sierra Nevada ausdehnt und von Norden nach Süden

eine Breite von etwa 350 englischen oder 75 deutschen Meilen einnimmt.

Kein Theil der Union-Pacific-Eisenbahn bot so viele technische Schwierigkeiten, wie die Passage durch diese Canons, da sie aus engen, tiefen, zerrissenen Felsschluchten bestehen, die eine Großartigkeit zeigen, wie sie selbst in den wildesten Theilen irgend eines Hochgebirges der Erde nur selten anzutreffen ist.

Echo Canon, 5707 Fuß über dem Meere, und der etwa 15 englische Meilen westlich von ihm entfernte Weber Canon gehören entschieden zu dem Interessantesten, was wir auf der weiten, weiten Fahrt finden. Im letztgenannten Canon ist das vom Weberflusse durchzogene Thal durch vertikale zweihundert bis dreihundert Fuß hohe Felswände oft so eingeengt, daß wir uns erstaunt fragen, wie es überhaupt der Bahn möglich sein soll, sich hindurchzuwinden. In schwindelnder Tiefe unter uns braust der Weberfluß; doch rasch kommen wir mit der stark sich senkenden Bahn seinem Spiegel immer näher und näher; bald befinden wir uns an dem 4680 Fuß über der Meeresfläche, 1020.6 englische = 221.35 deutsche Meilen von Omaha gelegenen Devil's Gate, d. i., dem Teufelsthor, wie der Eingang zu einer furchtbaren Engschlucht genannt wird, die der Weberfluß gleich einem ächten Alpenbache mit donnerartigem Getöse durchschäumt.

Als ich zum ersten Male in die Nähe dieser Schlucht kam — am Pfingstmontag den 17. Mai 1869, — war bereits die finstere Nacht angebrochen; sie mußte jedoch einer Unzahl von Holzfackeln weichen, die nicht nur weithin Helle verbreiteten, sondern auch prachtvoll die wilde Schlucht beleuchteten. Ueber uns sahen wir vertikale Felswände; vor uns lag eine Brücke, auf der zu unserem nicht geringen Erstaunen ungeachtet der späten Stunde

eine Menge Leute mit Aexten und Handwerkszeug aller Art emsig arbeiteten. Da sich offenbar nicht Alles in wünschenswerthestem Zustande befand, waren wir alle voll gespannter Erwartung. Plötzlich ward von unserem Zuge die Locomotive abgehängt; sie näherte sich langsam der Brücke, blieb jedoch, sowie sie dieselbe erreicht hatte, stehen und fuhr erst später bedächtig hinüber. Kurz darauf verspürten wir einen heftigen Stoß, der uns zwar auf, aber nicht über die Brücke brachte, die unter ihrer Last in solch schreckenerregender Weise krachte, daß sie selbst das mächtige Rauschen des Flusses übertönte; nach einigen Minuten Aufenthalt, die uns in peinlichster Aufregung verstrichen, erfolgte noch ein starker Stoß und wir waren glücklich von rückwärts mit einer Maschine über die Brücke hinübergeschoben worden, bei deren Beschaffenheit man es nicht wagte, dem Gewichte der Wagen auch noch das unserer Locomotive anzuhängen; sie war vorausgefahren, um überhaupt die Festigkeit der Brücke zu prüfen. Es war die gräßlichste Eisenbahnbrücke, über die ich bis jetzt in meinem Leben gefahren bin und einer der aufregendsten Momente, den ich während der ganzen Fahrt zwischen New-York und San Francisco erlebte. Wäre die 230 Fuß lange, 55 Fuß über dem Wasserspiegel erbaute Brücke, die nur aus einem Balkengerüste bestand und keine Spur eines gemauerten Fundamentes oder gar eines steinernen Pfeilers zeigte, unter uns eingebrochen, so wären wir Alle meiner festen Ueberzeugung nach unrettbar verloren gewesen. Einige Tage nach unserer Ueberfahrt war sie größtentheils vom Flusse hinweggerissen worden. Als ich sie am 16. Juli 1869 wiederum befuhr, war sie allerdings etwas besser als früher, aber keineswegs in einem beruhigenden Zustande;

erst einige Monate später ist sie durch eine feste, allen Anforderungen entsprechende ersetzt worden.

Bald, nachdem wir glücklich das Teufelsthor durchfahren haben, treten die Berge, die das Große Becken mit dem in ihm liegenden Salzsee begrenzen, wieder weit zurück. Die Landschaft gewinnt einen freundlichen, nahezu lieblichen Charakter. Die bisher so spärliche Bevölkerung wird dichter und erregt um so mehr unser Interesse, als sie außer Indianern fast ausschließlich aus Mormonen oder wie sie sich selbst nennen „den Heiligen der späteren Tage“ (Latter-Day Saints) besteht. Immer häufiger begegnen wir ihren Ansiedelungen und ihren einfachen, in Mitte fruchtbarer Gefilde und sorgsam gepflegter Obstbäume liegenden Häusern. Bei jeder Station, wo unser Zug hält, betreten schmucklos, aber äußerst reinlich gekleidete Sprößlinge der Mormonen, Knaben und Mädchen mit hellblauen Augen und blonden Haaren und mit Formen von ungewöhnlicher, oft krankhafter Zartheit die Eisenbahnwagen und bieten mit Honig vermischten Aepfelwein (Cider) und Milch zum Verkaufe aus.

Mit Wohlbehagen athmen wir die weiche und milde, mit Salztheilchen erfüllte Luft ein, die in Dunstform dem großen nicht mehr fernen Salzsee entsteigen. Dieser See, der nach den Messungen des um die Erforschung des Salzseebeckens so verdienten General Fremont in einer Höhe von 4210 Fuß über dem Meeresspiegel liegt, ist 70 englische = 15.2 deutsche Meilen lang und 30 englische = 6.6 deutsche Meilen breit. An seinem südlichen Ende befindet sich die Hauptstadt der Mormonen, Salt Lake City*); von der Station Uintah (1024.2 englische =

*) Dies ist seit 29. Januar 1868 in Folge eines Beschlusses der Name der Stadt, die früher Great Salt Lake City hieß.

222.13 deutsche Meilen westlich von Omaha) erreichten wir im Jahre 1869 mittelst der Postkutsche (Stage) nach achtstündiger Fahrt diese einzig schön gelegene Stadt, die eine der unvergleichlichsten Oasen auf dem weiten Wege vom Missouri bis zur Grenze von Californien bildet. Am 10. Januar 1870 wurde unter großen Feierlichkeiten die 37 englische = 8 deutsche Meilen lange Utah-Central-Eisenbahn eröffnet, die von den Mormonen erbaut wurde und ihre Hauptstadt mit der Station Ogden, dem gegenwärtigen Vereinigungspunkt der Pacifischen Bahnen, verbindet. Salt Lake City ist zur Zeit auf dem nächsten, mittelst der Eisenbahn einzuschlagenden Wege, von New-York 2462 englische = 533.9 deutsche Meilen entfernt.

Brigham Young (geboren 1. Juni 1801), das kirchliche und weltliche Oberhaupt der Mormonen, den ich am 19. Mai 1869 persönlich kennen lernte, hat Salt Lake City am 31. Juli 1847 gegründet. Die äußerst reinliche Stadt enthält wenig imposante, aber gar manche originelle Gebäude, wie insbesondere den Tabernakel, Young's Wohn- und Schulhaus und das Theater, und erinnert in Anlage und Aeußerem unwillkürlich an eine kleine, niedliche Residenzstadt. Man mag über Brigham Young, den jetzigen ersten Präsidenten der Mormonen, der zweimal im Jahre — 6. April und 6. Oktober — gewählt, d. h. bestätigt werden muß, und über die von ihm nach Kräften beförderte Vielweiberei urtheilen, wie man will: es ist unbestreitbar, daß er ein seltenes organisatorisches Talent, einen großen Geschmack und eine ungewöhnliche Befähigung zum Herrschen besitzt; seine Mormonen, die ihm bisher blindlings folgten, hielt er in der hohlen Hand. Aber in jüngster Zeit sind Verhältnisse eingetreten — ihre Auseinandersetzung würde mich hier zu weit führen, — die seine Autorität bedeutend geschwächt haben und unter

den aufgeklärteren Mitgliedern seiner Kirche einen erfreulichen Umschwung in Aussicht stellen; wogegen die von einigen Congreßmitgliedern vorgeschlagenen Gewaltmaßregeln, statt den erwünschten Erfolg zu erzielen, nur großes Unheil anstiften und überdies einen immerhin bedenklichen religiösen Präcedenzfall herbeiführen dürften. An der Bewegung, die gegenwärtig unter den Mormonen herrscht, betheiligen sich auf das Lebhafteste die in Salt Lake City erscheinenden Zeitungen; sie wird überhaupt mit Recht in aufmerksamster Weise von der gesammten amerikanischen Presse verfolgt.

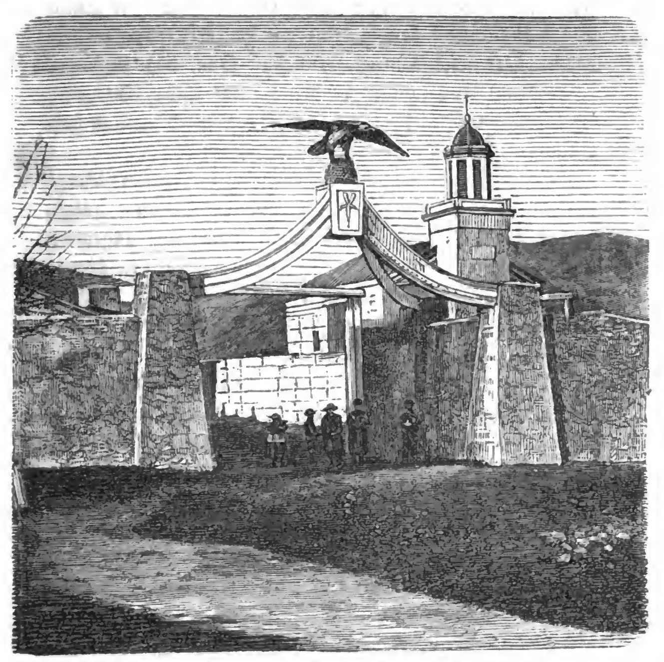
Eingehendere Mittheilungen über das Mormonenthum könnten nur der Gegenstand einer größeren Monographie sein. Ich will hier nur noch die wenig bekannte Thatsache anführen, daß, während die Heiligen in Beziehung auf die Wahl von Speisen fast gar nicht gebunden sind, ihnen durch ihre Religionsedikte nicht nur der Genuß von Rauch-, Kau- und Schnupftabak, sondern auch der von Thee, Kaffee, Chokolade und Spirituosen aller Art, wie Wein, Bier, Whiskey u. s. w. strengstens untersagt ist; die Mormonen, die sich ausschließlich mit natürlichem und künstlichem Wasser, Milch und Aepfelwein begnügen, sind, wie man in Amerika sagt, die strengsten Temperenzler. Auch der Luxus ist bei ihnen gänzlich verbannt. Männer sowohl als Frauen gehen zwar ungemein reinlich, aber äußerst einfach gekleidet einher.

* *
*

Wir kehren nun von der Salzseestadt wieder nach dem Vereinigungspunkte der Union- und Central-Pacific-Eisenbahn zurück, der sich seit December 1869 in der Mormonenstadt Ogden in Utah, 1032.2 englische =

223.86 deutsche Meilen westlich von Omaha, und nicht mehr in Promontory Point befindet.

Aber ehe wir auf ihr von Ogden unsere weitere westliche Fahrt antreten, wollen wir zur Vervollständigung des bisher über die Union-Pacific-Bahn entworfenen Bildes noch einige Mittheilungen über ihre allgemeine Beschaffenheit zur Zeit ihrer Eröffnung anreihen.



Adlerthor und Schulhaus von Brigham Young in Salt Lake City.

Früher bereits hatte ich Gelegenheit zu erwähnen, daß die Erbauung der Bahn mit Ausnahme der Passage

durch die in Utah gelegenen Canons weit geringere technische Schwierigkeiten bot, als man erwartet hatte, sowie auch, daß sie von Omaha bis Cheyenne — eine Entfernung von 516.4 englischen = 112.0 deutschen Meilen — ebenso gut gebaut ist wie manche ältere, in den östlichen Staaten Nordamerika's gelegene. Auf der ganzen Bahnlänge befinden sich nur vier kleine Tunnels, deren drei durch massive Felsen gearbeitet sind; nur bei einem erwies es sich nothwendig, ihn mit Holzbekleidung zu versehen. Der erste Tunnel, 300 Fuß lang, liegt 685, der zweite (800 Fuß) 968, der dritte (520 Fuß) 1003 und der vierte (300 Fuß) 1004 englische Meilen westlich von Omaha.

Häufiger jedoch mußten Durchschnitte durch die Berge gemacht und Dämme von oft bedeutender Länge aufgeworfen werden. Die über diese Dämme ganz allgemein gehegte Ansicht, daß sie in einzelnen Theilen zu schmal seien und theils erweitert, theils durch steinerne Bauten verstärkt werden müßten, war eine vollkommen richtige. Im Mai 1869 waren die zwischen Otto und Sherman befindlichen Dämme fast nur aus losem Sande erbaut, der gar häufig Sprünge zeigte; ein ungewöhnlich starker Regenfall, ein Aufthauen nach Frostwetter würde im Stande gewesen sein, sie geradewegs zu zerstören. Wenn über sie der Zug hinwegfuhr, konnte man sowohl deutlich sehen, wie sich an ihren Abhängen Steine in größerer oder kleinerer Anzahl loslösten, als auch unverkennbar hören, wie sie mit Geräusch hinabrollten; es erzeugte dies ein eigenthümliches, aber keineswegs angenehmes Gefühl. Man konnte ferner oft nur zu deutlich empfinden, daß sich eine kleine Dammstrecke unter der Last des Zuges etwas senkte.

Einzelne Einschnitte, insbesondere jene bei Granite

Canon in der Nähe von Sherman, sind so enge, daß durch ein von den Granitfelswänden sich losstürzendes Felsstück einem Zuge großer Schaden zugefügt werden könnte.

Zur Zeit, als die Bahn eröffnet wurde, waren die Durchlässe in einer Weise überbrückt, von der es augenscheinlich war, daß sie später einer anderen, nämlich einer solideren, würde weichen müssen. Ueberdies sind weit mehr Durchlässe als nöthig angelegt; man hatte, da man von der Größe des atmosphärischen Niederschlages in der bisher unbekannten Gegend auch nicht annähernd eine richtige Vorstellung besaß, zu dessen Ableitung überflüssige Vorkehrungen getroffen. Gar viele der jetzt vorhandenen Durchlässe werden später eingefüllt werden und eben dadurch den Bahnkörper sicherer machen.

Große Aenderungen sind später an den bis jetzt erbauten Brücken und Viaducten vorzunehmen. So eigenthümlich-vortheilhaft ist das von der Union-Pacific-Eisenbahn durchzogene Gebiet, daß sie ungeachtet ihrer kolossalen Ausdehnung außer dem Missouri nur zwei größere Flüsse zu überschreiten hat, nämlich den Platte, der dem Missouri zuströmt, und den Green Fluß, der sich in den Colorado ergießt und seinen größten Nebenfluß bildet. Die über den Green Fluß geschlagene 600 Fuß lange Brücke erschien am 17. Mai 1869 so unsicher — unterwegs einsteigende Leute berichteten uns, sie hätte sich in der vorhergehenden Nacht etwas gesenkt, — daß man unserem Wunsche, sie zu Fuß zu überschreiten, bereitwilligst Raum gab.

Die schreckenerregende Beschaffenheit der Brücke über den Weber-Fluß bei dem Teufelsthore hatte ich bereits Gelegenheit zu erwähnen (siehe Seite 76).

Die Brücke über den Platte Fluß, die sich zwei eng-

6*

lische Meilen östlich von North Platte City befindet, besteht bis jetzt, obschon sie 2496 Fuß lang ist, nur aus Holz, hat keinen einzigen steinernen Pfeiler als Fundament aufzuweisen und erhebt sich nur zehn Fuß über dem Wasserspiegel; sie ist jedoch hinreichend vor Ueberschwemmungen geschützt, da sich der Platte Fluß bei zunehmender Wassermenge nicht sowohl nach der Höhe, als vielmehr nach der Breite ausdehnt.

Wenn schon vielen Personen, auch wenn sie nicht an Nervenschwäche litten, die Ueberschreitung dieser Brücken manche Besorgniß und Angst einflößte, so wurde sie durch die Beschaffenheit der Viaducte, die oft über Thäler führten, keineswegs gemindert. Diese, oft eine viertel englische Meile langen und in starken Curven gebauten Viaducte überraschten Jeden durch die Kühnheit ihrer Construktion; es war an ihnen nicht eine Spur von Mauerwerk zu sehen; sie bestanden nur aus Holz und waren oft mehrere Stockwerke hoch aus Balken gezimmert; die amerikanischen Ingenieure bezeichnen diese elastischen Gefüge mit dem Namen trestle works. Die größten dieser Viaducte befinden sich zwischen Sherman und Harney (Dale Creek, 129 Fuß hoch, 716 Fuß lang), zwischen Piedmont und Aspen, zwischen Wahsatch und Echo, und im Weber Canon. Es werden noch manche Jahre vergehen, ehe es möglich sein wird, diese hölzernen Viaducte und die Jochbrücken durch steinerne oder eiserne zu ersetzen.

Es muß jedoch rühmend hervorgehoben werden, daß in den Monaten, die bis jetzt seit der Eröffnung der Bahn verflossen sind, unglaublich viel für ihre Verbesserung geschehen ist und daß überhaupt eine weit größere Anzahl von Arbeitern, als man erwarten sollte, unaufhörlich beschäftigt sind, die Mängel theils zu verringern,

theils für immer abzustellen, an denen einzelne Theile dieser Riesenbahn, die zur Zeit nur ein selbstverständlich von Telegraphendrähten begleitetes Schienengeleise hat, bis jetzt noch leiden. Im Mai 1869 gehörte die 56 englische = 12.14 deutsche Meilen lange Strecke zwischen Castle Rock und Ogden in Utah zu einer der in allen Theilen wenigst vollendeten, die wir, wenn es mir gestattet ist, hierfür den sonderbaren, aber bezeichnenden Ausdruck zu gebrauchen, nahezu „im Schritt" durchzogen. Als ich diese Strecke im Juli wieder befuhr, fand ich bereits bedeutende Aenderungen und Verbesserungen angebracht.

Ebenso ist anzuerkennen, daß die Bahn mit gewissenhafter Sorgfalt und großer Aufmerksamkeit befahren wird. Seit ihrem Bestehen hat sie zwar einzelne Unfälle gehabt, aber — wenigstens nach amerikanischen Anschauungen — keinen einzigen von irgend großer Bedeutung. Das Gefühl der absoluten Sicherheit, dessen wir uns auf unseren deutschen Bahnen ganz allgemein erfreuen, fehlte uns allerdings auf der Union-Pacific-Bahn während der ersten Wochen ihres Bestehens fast überall (vergleiche Seite 74).

Es liegt ebenso sehr im Bereiche der Möglichkeit, wie im eigensten Interesse der Gesellschaft, alle die Stellen, die bis jetzt noch immer den unverkennbaren Charakter des Provisorischen an sich tragen, vollständig zu entfernen. In meiner Ueberzeugung, daß es ihr gelingen wird, mit jenem Aufwande von Schnelligkeit und Geschicklichkeit, der sich bei dem ganzen Bau ihrer Bahn kund gab, dieselbe in vorzüglichen Stand zu setzen, bestärkt mich der jüngste amtliche Bericht, den die zur Untersuchung der Pacific-Eisenbahn ernannten Commissäre am 1. November 1869 dem Secretair des Innern, Herrn Cox, er-

stattet haben, und der sich lobend und anerkennend über die Bahn und die an derselben seit ihrer Eröffnung angebrachten Verbesserungen ausspricht.

Die vielseitig gehegte Befürchtung, in den Wintermonaten möchte die Bahn stellenweise nicht zu befahren sein, hat sich bis jetzt als grundlos erwiesen. Während in dem ungewöhnlich heftigen Sturme, der am 12. März 1870 in Omaha begann, dort mehrere Tage hindurch in nahezu gleicher Stärke anhielt und sich auch östlich über große Theile Iowa's ausdehnte, kein Dampfer es wagte, den Missouri zu überschreiten, so daß die Verbindung zwischen Council Bluffs und Omaha gehemmt und auch zu dieser Zeit die Eisenbahnverbindung zwischen Chicago und Council Bluffs vielfach gestört und sogar theilweise unterbrochen war: konnte die Union-Pacific-Eisenbahn in Folge ihrer umsichtig getroffenen Vorkehrungen dem Sturme Trotz bieten und ihre Züge von Omaha nach dem Westen ebenso regelmäßig abgehen lassen, wie sie von dorther regelmäßig eintrafen.

Die Gerechtigkeit scheint mir ferner zu erfordern, daß ich die in Deutschland wenig gekannten Namen der Männer hier mittheile, die sich insbesondere um den Bau der Union-Pacific-Eisenbahn verdient gemacht haben.

General G. M. Dodge, der Hauptingenieur, nahm die Vermessungen vor. Webster Snyder, der General-Superintendent (wobei wir jedoch an keinen Geistlichen zu denken haben), leitete von Omaha aus die Arbeiten; er übergab Herrn C. G. Hammond sein Amt im Juli 1869. Als die Bahn eröffnet wurde, war Oliver Ames der Präsident, Thomas C. Durant der Vicepräsident, John J. Cisco, der auch die einleitenden finanziellen Arrangements übernommen hatte, der Schatzmeister und

H. Brownson der Güteragent der Gesellschaft. Mit manchen dieser Herren hatte ich das Vergnügen, persönlich bekannt zu werden und von ihnen schätzbare Mittheilungen und officielle Actenstücke zu erhalten, für die ich meinen freundlichsten Dank wiederhole. Bereits im Januar 1869, zu einer Zeit also, in der die Bahn noch ferne davon war, vollendet zu sein, wurde ich von der Direction mit einer zur Benützung der Bahn für die Hin- und Herreise gültigen Fahrkarte*) überrascht, da sie bereitwilligst einem hierauf bezüglichen Antrage nachkam, den ohne die ge-

*) Diese Fahrkarte, auf gewöhnliches weißes Papier gedruckt, das 3½ englische Zoll lang und 2 englische Zoll hoch war, bestand aus zwei Theilen, von denen der eine für die Reise nach dem Westen und der andere für die Rückreise Gültigkeit hatte. Sie lautete, wie folgt. Die cursiv gedruckten Worte waren mit Tinte geschrieben.

Union Pacific Rail Road.
(West.)

Pass *Dr. Robt. Von Schlangentweit* (sic!)
from *Omaha*
to *End of Road*
Account of . . . .
upon conditions on the other side of this Ticket.
Oliver Ames, Prest.

Auf der Rückseite jedes Theiles war gedruckt:

Notice.

The person who accepts this Free Ticket, thereby, and in consideration of, assumes all risk of accidents, and expressly agrees that the Company are not common carriers in respect to him, and shall not be liable, under any circumstances, whether of negligence by their Agents or otherwise, for any injury to the person, or for any loss or injury to his property while using this ticket.

The conductor will collect this Ticket if presented by any other person than the one named therein.

ringste Kenntnißnahme von meiner Seite mehrere meiner einflußreichen deutschen Freunde gestellt hatten, insbesondere Herr Moritz Meyer, der Chefredakteur der New-Yorker Handelszeitung, und Herr W. G. Taaks zu New-York. Es war dies einer der zahlreichen hiermit dankbarst von mir erwähnten Beweise wohlwollender Theilnahme und gütigen Interesses, deren ich mich während meines unvergeßlich schönen zehnmonatlichen Aufenthaltes in den Vereinigten Staaten von Amerika überall zu erfreuen hatte.

* * *

Einige allgemeine auf die Union-Pacific-Bahn bezügliche statistische Angaben, die ich bis jetzt nicht Gelegenheit hatte, zu erwähnen, dürften für die nähere Kenntniß der Bahn nicht ohne Interesse sein.

In finanzieller Beziehung ist die Bahn ein großartiger Erfolg; ihre Brutto-Einnahmen betrugen:

		Doll. Curr.	Cents
Vom 10. bis 31. Mai	1869 . . .	391,420	12
„ 1. „ 30. Juni	„ . . .	706,602	29
„ 1. „ 31. Juli	„ . . .	623,559	96
„ 1. „ 31. August	„ . . .	568,796	—
„ 1. „ 30. September	„ . . .	743,796	—,

und beliefen sich überhaupt während der ersten neun Monate seit ihrer Eröffnung auf 6,300,000 Dollars; für das nächste Verwaltungsjahr (1870 — 71) werden sie auf mindestens 12,000,000 Dollars veranschlagt, was bei dem täglich wachsenden Güter- und Personenverkehr kaum zu hoch gegriffen ist. So befanden sich in dem Zuge, der am 19. März 1870 Ogden passirte, über vierhundert Reisende. Ueberhaupt wird aller Wahrscheinlichkeit nach die Zahl der Personenzüge einer Vermehrung

wenigstens im Sommer bedürfen, der um so mehr eine Menge Touristen nach dem sonnigen Californien führen wird, als seit April 1870 T. H. Goodman zu Sacramento, General-Passagier-Agent, für größere Gesellschaften Billete zu folgenden ermäßigten Preisen ausgibt*).

Es kostet von Omaha nach San Francisco und zurück eine Fahrkarte für eine Person bei einer Gesellschaft

					Doll. Curr.
von	20	bis	24	Personen	170
„	25	„	29	„	165
„	30	„	34	„	160
„	35	„	39	„	155
„	40	„	44	„	150
„	45	„	49	„	140
„	50	und	mehr	„	130

In diesen Fahrpreisen sind die Auslagen für Benützung eines Bettes im Schlafwagen zwischen Omaha und San Francisco, die sich auf 14 Dollars Currency belaufen, ebenso wenig inbegriffen, wie die Kosten für Speisen und Getränke während der Fahrt.

Diese Fahrkarten gelten nur für die darauf benannten Personen; sie haben eine Gültigkeitsdauer von 30 Tagen, die jedoch auf Wunsch bis zu 60 Tagen ausgedehnt wird.

Eine beträchtliche Einnahmequelle wird sich der Union-Pacific-Eisenbahngesellschaft durch den Verkauf der ihr geschenkten Ländereien erschließen; gegenwärtig bietet sie durch Herrn O. F. Davis, ihren zu Omaha wohnenden Landagenten, 1,250,000 Acker an der Bahnlinie, im Staate Nebraska gelegenes Land gegen baar oder auf Credit mit niedrigen Zinsen zum Verkaufe an;

*) Siehe die gewöhnlichen Preise Seite 10.

die Preise berechnen sich auf 2½ bis 10 Dollar für den Acker.

Die Gesammtkosten der Bahnanlage, von Omaha bis Promontory Point — eine Entfernung von 1084.9 englischen = 235.3 deutschen Meilen, — beliefen sich auf 106,245,978 Dollars, wovon durch Obligationen erster Hypothek 27,237,000, durch Bundesobligationen (zweite Hypothek) 26,915,000 gedeckt und 20,000,000 auf die der Gesellschaft geschenkten Ländereien aufgenommen wurden.

Den Tarif für die Güter, wie er für die Union-Pacific-Eisenbahn am 27. September 1869 festgesetzt wurde und, soviel ich weiß, auch jetzt noch (Juni 1870) Gültigkeit hat, enthält die folgende

Zusammenstellung
der Frachtpreise auf der Union-Pacific-Eisenbahn.

Entfernungen von Omaha		Zwischen Omaha und	Ein Centner Güter:					
			1. Klasse		2. Klasse		3. Klasse	
englische Meilen	deutsche Meilen		Dollar	Cents	Dollar	Cents	Dollar	Cents
46.5	10.08	Fremont . . .	—	28	—	25	—	20
91.7	19.89	Columbus . .	—	50	—	45	—	35
153.8	33.36	Grand Island	—	80	—	75	—	65
291.0	63.11	North Platte .	1	20	1	02	—	88
414.2	89.84	Sidney . . .	1	66	1	44	1	24
516.4	112.00	Cheyenne . .	2	05	1	80	1	55
549.3	119.12	Sherman . .	2	20	1	90	1	65
572.8	124.23	Laramie . . .	2	30	2	00	1	72
710.8	154.16	Rawlings . .	2	85	2	50	2	15
806.8	174.98	Point of Rocks	3	22	2	82	2	42
860.1	186.54	Bryan	3	45	3	00	2	60
905.7	196.44	Carter	3	62	3	17	2	71
968.0	209.95	Wahsatch . . .	3	87	3	40	2	90
1024.2	222.13	Uintah . . .	4	00	3	50	3	00
1032.2	223.86	Ogden	4	00	3	50	3	00

III.

Die Central-Pacific-Eisenbahn.

Vom Großen Salzsee zur Sierra Nevada.

Wenn wir den gegenwärtigen Vereinigungspunkt der Union-Pacific- und der Central-Pacific-Eisenbahn, die 4340 Fuß über der Meeresfläche und 1032.2 englische = 223.86 deutsche Meilen von Omaha gelegene, im September 1850 gegründete Mormonenstadt Ogden in Utah verlassen haben, dann führt uns die letztgenannte Eisenbahngesellschaft, die mit ihrem vollen Namen Central-Pacific von Californien heißt, noch weitere 742.7 englische = 161.09 deutsche Meilen nach dem nahezu endlosen Westen.

Wir schätzen uns glücklich, zu Ogden unsere seither benutzten Wagen verlassen und mit neuen nicht minder bequem und elegant eingerichteten vertauschen zu können. Denn während unserer langen Fahrt von Omaha bis hierher, ist in unsere Wagen, ungeachtet ihrer ausgezeichneten Bauart, feiner Staub in nicht unbeträchtlicher Menge eingedrungen. Nicht minder lästig und unangenehm wurden mehr und mehr die zuweilen auf den Boden gefallenen Ueberreste von Speisen oder Früchten. Selbst bei vorsichtigster Benutzung der mit Trinkwasser angefüllten, in jedem Wagen befindlichen Urne war es nicht zu vermeiden, daß nach und nach der Boden

in ihrer Nähe feucht und naß ward. Besonders die Rauchwagen gewannen allmählich durch eine Unmasse von Abfällen und Ueberbleibseln von Rauch- oder Kaumaterialien ein nichts weniger als appetitliches Aussehen; auch in den Schlafwagen erwies sich im Laufe der Zeit der Aufenthalt leicht begreiflicher Weise als unangenehm.

Aus diesen und manchen anderen Gründen wird sich der bereits wiederholt gemachte Versuch, die 3306 englische = 717 deutsche Meilen lange Strecke von New-York nach San Francisco oder umgekehrt ohne allen Wagenwechsel zurückzulegen, der Gunst nur Weniger zu erfreuen haben; dieses Experiment, das zum ersten Male am 17. Juli 1869 gemacht wurde, als an diesem Tage ein Pullman'scher Wagen von Sacramento direkt nach New-York fuhr, ist zwar ganz interessant, aber nicht sehr zu empfehlen. Ich glaube kaum, daß man jemals die seitherigen Wagenwechsel in Chicago, Omaha und Ogden gänzlich beseitigen wird.

Bereits in kurzer Entfernung von Ogden nähern wir uns, indem wir die schon seit Uintah ausnahmsweise verfolgte nördliche Richtung noch einige englische Meilen beibehalten, den Ufern des Großen Salzsees und seinen blauen Fluthen; mehrmals führt die Bahn auf ziemlich bedeutende Strecken seinen Gestaden entlang. Vorüber an Corinne, einer der wenigen Städte Utah's, die nicht von Mormonen, sondern nahezu ausschließlich von Andersgläubigen (von den Mormonen „Gentiles" genannt) bewohnt wird und im verflossenen Juli größtentheils nur aus Zelten bestand, kommen wir nach Blue Creek, in dessen Nähe, dicht an der Bahn, mehrere heiße Quellen sich befinden, die schon aus weiter Ferne durch die Menge des aus ihnen emporsteigenden, sie von allen Seiten verhüllenden Dunstes erkennbar sind. An heißen Quellen

aller Art sind überhaupt das Große Salzseebecken und die Felsengebirge ungemein reich; unweit des Momulumba-Passes, da, wo die Südwestspitze von Utah mit der noch nicht genau bestimmten Grenze von Nevada zusammenstößt, entspringt in einem kleinen Thale eine Anzahl von Quellen, die ein so großes Volumen von Kohlensäure und wahrscheinlich auch Schwefelwasserstoffgas entwickeln, daß es tödtlich ist, sie einzuathmen. Rings um diese merkwürdigen Quellen liegen Skelette von Büffeln, Rehen und anderen wilden Thieren.

Nach einer halben Stunde Fahrt erreichen wir von den in Blue Creek's Nähe befindlichen heißen Quellen Promontory Point in Utah (auch Promontory Summit genannt), einen Ort, der nach den amtlichen Angaben der Union-Pacific 4493 Fuß, nach den der Central-Pacific-Gesellschaft aber 4932 Fuß über der Meeresfläche liegt. Wie kurze Zeit noch wird es währen, und die Erinnerung an diese einst hochwichtige Stätte, die vom Mai bis December 1869 als damaliger Vereinigungspunkt der beiden Pacifischen Gesellschaften im Munde jedes Amerikaners war, wird gänzlich verschwunden sein! Wie einsam und öde sieht es jetzt in Promontory Point aus, wo noch vor wenigen Monaten ein so reges Leben und Treiben herrschte, wo am 10. Mai 1869 Gouverneur Leland Stanford unter entsprechenden Feierlichkeiten die letzte Schiene legte, welche die Union-Pacific mit der Central-Pacific-Eisenbahn verband (siehe Seite 16).

Hier war es nämlich, wo die Briefbeutel, die Poststücke und das Gepäck der Reisenden in neue Eisenbahnwagen umgeladen wurden. Den dadurch verursachten Aufenthalt vermehrte noch der Umstand, daß die beiden Bahnen in den ersten Monaten ihres Bestehens (von Mai bis Mitte August 1869) keine direkten Anschlüsse

hatten. Es waren daher die zahlreichen Reisenden, gleichviel ob sie von den östlichen Staaten oder den Pacifischen Küstenländern kamen, zu einem zehn- bis zwölfstündigen Aufenthalte in Promontory Point genöthigt. So wohlthuend auch manchem Anfangs die Mittheilung erklungen haben mag, daß er hier eine kurze Unterbrechung in der tagelangen Fahrt eintreten lassen könne: er fand daselbst doch zu geringen Comfort und zu wenig des Anziehenden, als daß er nicht die Stunde seiner Abreise sehnlichst herbeigewünscht hätte. Es dürfte hier wohl um so mehr geeignet erscheinen, diesen Ort, wie er vom Mai bis December 1869 aussah, eingehender zu schildern, als er möglicherweise später vollständig der Vergangenheit anheimfallen könnte.

Im verflossenen Sommer zeigte Promontory Point sowohl in seiner Anlage und Bauart, als auch in seinen inneren Einrichtungen eine primitive Einfachheit, wie sie bei einem vielbesuchten, wenn auch immerhin provisorischen Vereinigungspunkte zweier wichtiger Bahnen bisher nirgends da war, noch jemals wieder vorkommen wird. Denn der Ort bestand damals nur aus zwei Reihen von Zelten in den verschiedensten Größen, die in geringer Entfernung von beiden Seiten der Schienen diesen parallel aufgeschlagen waren. Mit Leichtigkeit hätte ein heftiger Windstoß diese nur aus dünner Leinwand bestehenden luftigen Gebilde fortwehen oder ein starker Regenguß sie hinwegschwemmen können. Das Ganze hat in mir unwillkürlich die Erinnerung an manche Lagerplätze der nomadischen Stämme wachgerufen, wie ich sie häufig während meiner Reisen im Inneren Asien's angetroffen habe.

Den zwischen den einzelnen Zelten befindlichen Zwischenraum bedeckten überall fußhoch leere Flaschen,

zerbrochenes Geschirr und Glasscherben, Theile unbrauchbar gewordener Räder, Dauben zerschlagener Fässer, abgetragene Hüte, alte Kleider, zerrissenes Schuhwerk jeglicher Art und unzählige Blechbüchsen in allen Größen, die einst mit präservirten Lebensmitteln gefüllt gewesen waren. Oft war es in der That schwierig, durch die Menge der bunt durcheinander liegenden Gegenstände sich einen Weg zu bahnen. In kürzester Zeit hätte man hier altes Blech und verrostetes Eisen im Betrage von mehreren Centnern auflesen können; einem Londoner oder Pariser Lumpensammler würde sich hier ein ungewöhnlich günstiges Feld seiner Thätigkeit geboten haben.

In den zu Promontory Point aufgeschlagenen Zelten mochten etwa sechshundert bis achthundert Menschen leben, fast nur Männer, und zwar gar manche, die sicher für immer darauf verzichtet haben, den „Besten ihrer Zeit" beigesellt zu werden; denn „hier hatten", wie Udo Brachvogel so treffend sagt, „die »Ratten« der Pacificbahn ihre letzte Zuflucht gefunden, hier trieben sie ihr letztes Unwesen." Ihre hauptsächliche Beschäftigung bestand in speculativer Ausbeutung der zahlreichen, hier zu mehrstündigem Aufenthalte gezwungenen Reisenden. Die Bevölkerung war fast ausschließlich aus ächten Yankees zusammengesetzt, unter die sich jedoch auch einige wenige Deutsche gemischt hatten. Ich bin überhaupt in keinem, wenn auch noch so unbedeutenden im fernen Westen Amerika's gelegenen Orte gewesen, wo ich nicht wenigstens einen Deutschen angetroffen hätte.

Während zu Promontory Point Speisewirthe nur in beschränkter Anzahl vorhanden waren, gab es eine Unmasse von Menschen, die ungenießbares Bier, verfälschten Whiskey und Spirituosen aller Art ausschenkten; eine Trinkstube reihte sich an die andere; es war eine wahre



Ironie, diese Spelunken mit dem schönen Namen „Saloons“ zu bezeichnen. Sie bildeten überdies den beliebtesten Aufenthalt einer großen Kategorie von Personen, die durch Hazardspiel glänzende Einnahmen erzielten. An Opfern fehlte es ihnen nicht; gar mancher, der tödtlichen Langeweile zu entgehen, begab sich zum Spiele, das er häufig erst dann beendete, wenn er nahezu seine ganze Baarschaft eingebüßt hatte. Fast allgemein wurde unter dem Namen „Monte“ das in einzelnen Theilen Deutschland's als „Kümmelblättchen“ bekannte Hazard gespielt, zu dessen erfolgreicher Durchführung es von Seiten des Bankhalters einer nicht geringen Fingerfertigkeit bedarf. Viele Stimmen hatten sich energisch, aber immer vergeblich erhoben, um die Abschaffung des oft schmählich und betrügerisch betriebenen Spieles zu erzwingen, das meines Wissens ungehindert so lange fortbestand, als die Pacifischen Eisenbahnen hier ihren Vereinigungspunkt hatten. Denn Mißbräuche und Uebelstände werden in den Vereinigten Staaten von Amerika oft bis zu einem hohen Grade geduldet, dann aber plötzlich, aus irgend einem, scheinbar oft unbedeutenden Anlasse, mit einer Schnelligkeit und Gründlichkeit entfernt, die man bei uns in Deutschland auch nicht annähernd kennt.

Die innere Einrichtung der zu Promontory Point vorhandenen Zelte stand in vollständigem Einklang mit ihrem bescheidenen Aeußeren. Nirgends war der Boden gedielt oder mit Teppichen belegt; man begnügte sich, ihn von dem Salbeigebüsch — dem Sagebrush — zu reinigen, das hier überall die salzige Erde bedeckt. Der Salbeibusch ist das einzige Zeichen von Vegetation in dieser öden, trostlosen Gegend, in der wir weit und breit vergebens nach einem grünen Fleckchen oder gar nach Bäumen spähen.

Im Mai des Jahres 1869 würde man in ganz Promontory Point umsonst nach einem Stuhle geforscht haben; noch zwei Monate später, im Juli, war ein solches Möbel eine große Seltenheit. Es gab nur aus rauhen Brettern gefertigte Tische, neben denen als Sitze schmale Bänke ohne jegliche Lehne im Boden befestigt waren; zuweilen vertraten die Stelle der Tische sogar große Holzkisten oder leere Fässer.

Einige der größeren Zelte waren durch weiße Tücher in drei ungleiche Abtheilungen geschieden, von denen die eine zur Küche diente, die andere das Speiselocal bildete und die dritte sechs bis acht ärmliche Betten enthielt; gegen Bezahlung von 1 bis 1½ Dollars erlangte man Zutritt zu dem letztgenannten Raume, der mit dem verlockenden Namen von „Schlafsalon" bezeichnet zu werden pflegte. Da ich selbst während meines zweimaligen Aufenthaltes in Promontory Point stets im Eisenbahnschlafwagen ein Unterkommen fand, so war ich glücklicherweise nicht genöthigt, von einem der im Schlafsalon befindlichen Betten Gebrauch zu machen, die sich keineswegs durch besondere Sauberkeit auszeichneten.

Nicht minder einfach wie die Wohnstätten zu Promontory Point waren auch die dort befindlichen Bureaux. Für die Unterbringung des oft bergehohen Gepäckes der Reisenden bestand im Sommer 1869 auch nicht die geringste Vorkehrung; man stellte es ohne jeglichen Schutz ganz einfach so lange in das Freie, bis es in die neuen Wagen umgeladen wurde; bis dahin war es allem Wind und Wetter preisgegeben. Die gesammten Bahnhofslocalitäten beschränkten sich damals auf eine kleine, hölzerne, mit zwei Abtheilungen versehene Bude, von denen die eine dem Billeteur und die andere dem Gepäckmeister zugetheilt war. Dem Telegraphenbureau war zu seinen

Arbeiten ein Bretterhäuschen von winziger Kleinheit angewiesen; das Postamt begnügte sich mit einer Localität, die eine auffällige Aehnlichkeit mit einem etwas großen unangestrichenen Schilderhause zeigte; der Eingang war mit einem Brette geschlossen, das einen breiten Einschnitt mit der Aufschrift „Letter Box" (Briefkasten) enthielt. Doch muß wahrheitsgemäß und anerkennend erwähnt werden, daß eine nicht unbeträchtliche Anzahl wichtiger, nach den verschiedensten Weltgegenden gerichteter Schreiben, die ich diesem Schilderhause anvertraute, ohne Ausnahme an den Ort ihrer Bestimmung gelangt ist. Große Leinwandstreifen mit der Bezeichnung der betreffenden Bureaux waren an jedem derselben festgenagelt, so daß man sie leicht, ohne viel zu fragen, finden konnte.

Die Ungewißheit, in der Promontory Point monatelang wegen des definitiven Vereinigungspunktes der beiden Bahnen schwebte, war die Hauptursache und bildet wenigstens einigermaßen eine Entschuldigung dafür, daß an diesem Orte weit weniger für Verbesserungen geschah, als an allen anderen längs der ausgedehnten Bahnstrecke neuangelegten Plätzen.

* * *

Von Promontory Point führt uns zunächst die Central-Pacific-Eisenbahn noch 81 englische = 17.57 deutsche Meilen weit durch wenig besiedelte Theile des Territoriums Utah, das wir bei dem 4253 Fuß über dem Meere gelegenen Orte Bovine verlassen; 13 englische = 2.82 deutsche Meilen westlich hiervon betreten wir in der Nähe der 4400 Fuß hohen Station Lucine den im October 1864 in die Union aufgenommenen Staat Nevada, ein gebirgiges, mitten im Großen Salzsee-

becken (Great Basin, auch Fremont's Basin genannt) gelegenes Land.

Das Große Becken, um dessen nähere Untersuchung General Fremont sich so verdient gemacht hat, erstreckt sich, wie wir bereits früher mittheilten, als wir dasselbe nach Durchfahrung der Canons zum ersten Male betraten, in einer Länge von etwa 500 englischen oder 110 deutschen Meilen vom Westfuße der Rocky Mountains bis an den Ostfuß der Sierra Nevada, und nimmt von Süden nach Norden eine Breite von etwa 350 englischen oder 75 deutschen Meilen ein (siehe Seite 75).

Diese eigenthümliche Region, dieses Große Becken, besteht keineswegs aus einer ungeheueren, nur wenig undulirenden Fläche, ähnlich jener, wie wir sie früher auf den weiten, zwischen dem Missouri und dem Ostfuße der Rocky Mountains sich erstreckenden Ebenen gefunden haben, sondern ist gerade in Nevada, also in seinen mittleren Theilen, von parallelen Gebirgsketten durchzogen, häufiger jedoch von ebenfalls nahezu parallel laufenden größeren oder kleineren Höhenzügen durchbrochen, die fast allgemein von Süden nach Norden streichen. Unter den Gebirgen nehmen eine hervorragende Stelle die östlichen Humboldtsberge ein (East Humboldt Mountains), an die sich dann südlich, gleichsam ihre Fortsetzung bildend, die White Pine Kette mit Gipfeln anreiht, von denen sich einige bis zu 10,000 Fuß über der Meeresfläche erheben; eine etwas niedrigere, im westlichen Theile von Nevada gelegene Kette führt zur Unterscheidung von den östlichen Humboldtsbergen schlichtweg den Namen Humboldt Mountains. Parallel mit dem letzteren Gebirgszuge, aber etwas westlich davon, erheben sich die Trinity Berge.

Von der nicht unbeträchtlichen Menge der größeren Höhenzüge oder der längeren Hügelreihen, die den in

Nevada befindlichen Theil des Großen Salzseebeckens durchziehen, führe ich an die östlich von den East Humboldt Mountains gelegenen: Toano, Antelope und Pequor, während sich die Diamond, Pinon, Wa-we-ah, Fish Creek, Sonoma und Sink Hügel zwischen den östlichen Humboldtbergen und den Humboldt Mountains erheben; auch westlich von der letzteren Gebirgskette, bis gegen den Ostfuß der Sierra Nevada, stoßen wir auf etliche theils größere, theils kleinere Höhenzüge.

Charakteristisch für das Große Becken sind eine Anzahl von Seen, die jedoch, mit äußerst geringen Ausnahmen, keine der landschaftlichen Reize aufzuweisen haben, mit denen die in der Sierra Nevada und in unseren europäischen Alpen gelegenen in so reichlichem Maße geschmückt sind.

Außer dem früher bereits erwähnten Großen Salzsee in Utah, den der Jordan oder Utah Fluß mit dem 38 englische = 8.24 deutsche Meilen südöstlich gelegenen Utahsee verbindet, ist in Nevada insbesondere der etwas salzige, 35 englische = 7.59 deutsche Meilen lange und 15 englische = 3.25 deutsche Meilen breite Pyramid Lake zu nennen; der im südwestlichen Nevada gelegene Walker See hat eine Länge von etwa 33 englischen = 7.16 deutschen und eine Breite von etwa 15 englischen = 3.25 deutschen Meilen. In der Umgebung des 20 englische = 4.34 deutsche Meilen langen und 8 englische = 1.74 deutsche Meilen breiten Humboldtsees, dessen Ufer auf weite Strecken sumpfartig sind, wie dies auch bei manchen anderen im Großen Becken gelegenen Seen der Fall ist, versinkt der Humboldtfluß, der größte und wichtigste von Nevada.

Von keinem der Bäche, die im hydrographischen Gebiete des Großen Beckens entstehen, ist es bis jetzt bekannt, daß er das Meer erreiche; denn diese Gewässer

ergießen sich entweder in Seen, die keinen Ausfluß haben, oder versiegen noch häufiger nach nur kurzem Laufe in dem sandigen, vegetationslosen Boden. Bei dieser Gelegenheit muß ich jedoch die eigenthümliche, von vielen Seiten beobachtete, aber noch nicht im Geringsten erklärte Thatsache erwähnen, daß innerhalb der letzten zwanzig Jahre die Bäche sowohl im Großen Salzseebecken als auch in den Felsengebirgen entschieden wasserreicher als früher geworden sind. Noch vor zehn Jahren hatten die Reisenden auf ihrem Durchzuge durch die von mir bereits geschilderten Laramie Ebenen (siehe Seite 61) für mehrere Tage den Bedarf an Wasser mit sich zu führen, während es jetzt, wenn auch nicht in reichlicher, so doch in genügender Menge vorhanden ist. Die Stadt Denver in Colorado, 106 englische — 22.99 deutsche Meilen südlich von Cheyenne (siehe Seite 48), war ursprünglich in der Nähe der hohen Uferbank eines nahezu trockenen Baches angelegt, der sich jedoch, zum nicht geringen Erstaunen der Bewohner dieses Ortes, im Laufe der Zeit so sehr mit Wasser anfüllte, daß gegenwärtig zu seiner Ueberschreitung Brücken nöthig sind. Beispiele ähnlicher Art, deren Richtigkeit außer Zweifel steht, ließen sich noch gar manche anführen. Hält, was zu wünschen, dieses Phänomen auch in späterer Zeit an, dann werden bald üppige Saaten die trostlos aussehenden Salbeigebüsche verdrängen und die Tibis und Wigwams der trägen Indianer werden zahlreichen Ansiedelungen einer weißen, seßhaften, ackerbautreibenden und betriebsamen Bevölkerung weichen müssen; sie wird dann diese, bis jetzt so arg verrufenen Wüsteneien, denen vielleicht in einigen Jahrzehnten eine bis jetzt nicht geahnte glorreiche Zukunft bevorsteht, dauernd in freundliche, nutzbringende Wohnstätten umwandeln. Schon hat man in einigen im

östlichen Nevada gelegenen Thälern (Clover, Ruby, Franklin und anderen) mit Erfolg den Versuch begonnen, der aller Wahrscheinlichkeit nach in wenigen Jahren eine bedeutende Erweiterung erfahren wird, einzelne oasenartig in der wüsten Gegend zerstreut liegende Stellen von sehr ungleichartiger Ausdehnung zur Züchtung von Vieh zu benutzen, und zwar nicht blos von Rindern und Pferden, sondern ganz besonders von Schafen. In diesem Sommer (1870) beabsichtigt man im großen Maßstabe in einigen nördlich von der Stadt Elko im Cope Distrikt gelegenen Thälern solche Versuche anzustellen, die bei umsichtiger Leitung zweifelsohne befriedigende Resultate liefern werden.

Dem Ackerbau jedoch erweist sich bis jetzt der ausgedehnte, in Nevada gelegene Theil des Großen Salzseebeckens ganz ungünstig, um so mehr, als der mit der Artemisia bewachsene Boden, ähnlich wie in der von uns früher durchzogenen Wüste (siehe S. 69—75), häufig auf weite Strecken mit mächtigen Ablagerungen von Salzen und Alkalien bedeckt ist. Nur in der Nähe des Camp Halleck (246.0 englische = 53.53 deutsche Meilen westlich von Ogden), sowie in einzelnen Theilen des Ruby und Paradise Valley hat man in kleinen Quantitäten Gerste gezogen. Einige Gemüsesorten gedeihen besser; Kohl sowohl, als insbesondere die Kartoffel, die man in der Nähe Elko's und in manchen östlich von dieser Stadt befindlichen Theilen pflanzte, sind ganz vorzüglich gerathen; in der Qualität steht die letztere Frucht sogar der californischen nicht nach. An den Abhängen einzelner Berge, besonders im Humboldt Canon, hat man mehrere Obstsorten kultivirt, wie die Pflaume, die Stachelbeere und sogar den Pfirsich, die vortrefflich fortkommen.

Höchst traurig ist es in Nevada mit dem Walde bestellt; man wird, was diesen Namen verdient, im ganzen

Staate ebenso vergeblich suchen, wie fast überall in den ausgedehnten Ebenen, die wir früher auf der Union-Pacific-Bahn vom Missouri bis zum Ostfuße der Rocky Mountains befuhren. Erst in den höheren Theilen der Bergketten, die Nevada von Süden nach Norden durchziehen, in den Humboldt- und den östlichen Humboldtbergen und insbesondere auf einzelnen Höhen der White Pine Gebirge kommen Pinus und Cedern, aber auch da meistens nur verkrüppelt, in größerer Anzahl vor. Zur Zeit bewahrt der größte Theil Nevada's fast ausschließlich den Charakter einer völligen Wüstenei, auf die man in jeder Hinsicht berechtigt ist, den früher gebrauchten Namen „Große Amerikanische Wüste“ ebenfalls anzuwenden. (Siehe Seite 69.)

Die Thierwelt in dem in Nevada gelegenen Salzseebecken ist nahezu identisch mit jener, die wir früher in den Felsengebirgen angetroffen haben; hauptsächlich weist sie Hirsche, Antelopen und Prairiehunde auf; auch das Bergschaf (Ovis montana) kommt zahlreich vor. Der californische Grizzly Bär (Ursus horribilis) steigt jedoch nicht die östlichen Abhänge der Sierra Nevada nach den tiefer gelegenen Ebenen herab. Große Heuschreckenschwärme, die wiederholt die Umgebung von Salt Lake City in Utah heimsuchten und dort je im Juli der Jahre 1854, 1855, 1867 und 1868 erhebliche Verheerungen anrichteten, zeigten sich sogar im Sommer 1869 in der Stadt Treasure City, die in der White Pine Gebirgskette 9163 Fuß über dem Meere erbaut ist. Ihr in naturhistorischer Beziehung interessantes und beachtenswerthes Erscheinen in dieser hohen, gänzlich kahlen und unfruchtbaren Region verursachte den dortigen, erst seit einem Jahre angesiedelten Bewohnern großes Erstaunen, und es rief viele Heiterkeit hervor, daß sich die Thiere ganz verge-

bens in diese kalte und unwirthbare Höhe begeben hatten, die vielen Tausenden das Leben kostete.

* * *

Unter den eben geschilderten Umständen bietet uns daher die Reise durch den Staat Nevada, den wir seiner ganzen Breite nach mit der Central-Pacific-Eisenbahn 453 englische = 98.24 deutsche Meilen weit befahren, wobei wir uns fast immer in Höhen von 4500 bis 6000 Fuß befinden und nur einige wenige Male bis 3900 Fuß heruntersteigen, zwar nur wenig des Anziehenden in landschaftlicher, dafür aber, wie wir demnächst sehen werden, desto mehr in mancher anderen Hinsicht. Es fällt uns sofort mit dem Eintritte in Nevada dieses und jenes Neue und Ungewohnte auf. Wir begegnen einem fremden nationalen Elemente, nämlich den in nicht unbeträchtlicher Anzahl vorhandenen Chinesen, die so thätig bei dem Bau der Central-Pacific-Eisenbahn mitwirkten und auch heute noch vielfach zu Ausbesserungsarbeiten längs des Bahnkörpers verwendet werden. Bei der 4450 Fuß hohen Station Terrace in Utah (121.6 englische = 26.38 deutsche Meilen westlich von Ogden) traf ich gegen zweihundert chinesische Arbeiter; in der Nähe der 6143 Fuß gelegenen Station Moore's in Nevada (210.1 englische = 45.58 deutsche Meilen westlich von Ogden) hatten sie ein großes Lager errichtet, das theils aus Zelten, theils aus niedlichen Holz- und einfachen Laubhütten bestand. Der Rauchwagen, der sich am 13. Juli 1869 bei dem Zuge befand, war zur Hälfte von chinesischen Arbeitern besetzt.

Nicht minderes Interesse als diese Kategorie von Reisenden erregen die Indianer, die sich theilweise bereits ebenfalls der Bahn bedienen. Vielfach stoßen uns näm-

lich während unserer Fahrt durch Nevada Rothhäute auf, buntbemalte, mit Federn geschmückte, von ihren Frauen, den Squaws, begleitete Indianer; die Weiber, dürftig und spärlich wie die Männer mit Fetzen bekleidet und zerlumpt einhergehend, gewähren einen oft unwiderstehlich komischen Anblick dadurch, daß sie häufig ihre auf Bretter fest aufgeschnallten Kinder, die Papus, wie jede andere Traglast auf den Rücken nehmen. (Siehe Abbildung S. 112.)

Auch der Anzug der Weißen, denen wir in Nevada begegnen — die schwarze Bevölkerung, die Neger, sind bis jetzt nur sehr spärlich vertreten, — zeigt manches uns Neue und Ungewohnte. Vielfach sehen wir sie in Kleidungsstücken einherschreiten, die aus hellem Leder angefertigt sind und an der Oberfläche aufgenähte Ornamente enthalten, die häufiger phantastisch, als geschmackvoll und kunstreich sind.

Bald, nachdem wir die östlichen Humboldtberge mittelst des 6210 Fuß hohen Pequop-Passes, der an seinen Seiten mit sanften Abhängen versehen und 192.1 englische = 41.68 deutsche Meilen von Ogden entfernt ist, überschritten und den Humboldt Canon durchfahren haben, der aus steilen, im oberen Laufe des gleichnamigen Flusses oft dicht an seine Ufer sich hinandrängenden Felswänden besteht, betreten wir 225.3 englische = 48.87 deutsche Meilen westlich von Ogden in der Nähe der 5418 Fuß hohen Station Tulasco das sanftgeneigte Humboldtthal, das der ursprünglich St. Mary's, jetzt aber mit dem Namen Humboldt bezeichnete Fluß in vielfachen Krümmungen durchzieht. Die Ufer dieses seichten und wasserarmen, aber dessenungeachtet fischreichen Flusses, des wichtigsten von ganz Nevada, sind häufig mit schmalen Streifen Wiesenlandes geziert, auf dem auch hie und da kümmerlich entwickelte Bäume zerstreut vorkommen.

Da die Linie, welche die Central-Pacific-Bahn längs dem Humboldtthale einschlägt, häufig den Windungen des Flusses folgt, und oft sogar während weiter Strecken uns dicht sein Ufer entlang führt, so befahren wir das Humboldtthal in einer Ausdehnung von 255 englischen = 55.30 deutschen Meilen, nämlich zwischen Tulasco und Humboldt-Bridge; letztere Station, 4035 Fuß hoch, liegt 487.0 englische = 105.64 deutsche Meilen westlich von Ogden.

Der erste Ort von Wichtigkeit, überhaupt einer der interessantesten längs der Central-Pacific-Bahn, dem wir auf unserer langen Fahrt durch das Humboldtthal begegnen, ist **Elko**, in dessen Nähe Shoshone Indianer angesiedelt sind. Die am rechten Ufer des Humboldt-Flusses erbaute Stadt ist 5030 Fuß über der Meeresfläche gelegen und 274 englische = 59.44 deutsche Meilen von Ogden in Utah und 468.7 englische = 101.65 deutsche Meilen von Sacramento in Californien entfernt.

Elko, wo ich am 14. und 15. Juli 1869 nach meiner Rückkehr aus Californien eine so freundliche und allseitig entgegenkommende Aufnahme fand, war damals die jüngste Stadt in den Vereinigten Staaten; sie hat jedoch unterdessen diesen Rang durch die im November 1869 an der Denver-Pacific-Eisenbahn entstandene Stadt Evans in Colorado eingebüßt*). Obschon Elko erst am 11. Ja-

*) Wie rasch im fernen Westen Amerika's neugegründete Orte, von denen jedoch erst die Zukunft zeigt, ob sie lebensfähig sind, wachsen, ergibt sich aus folgenden auf Evans bezüglichen statistischen Mittheilungen, die ich der Wochenausgabe der zu Chicago erscheinenden „Illinois Staatszeitung" vom 4. Januar 1870 entnehme. Am 2. November 1869 wurde die erste Blockhütte aufgeschlagen und am 24. December desselben Jahres zählte man zu Evans 428 Häuser mit 2100 Bewohnern, 6 Hotels, 30 Boarding Houses, 16 Spiel- und 42 Trinksaloons, sowie einige Dutzend verrufener Häuser. Auch waren schon gegen 30

nuar 1869 gegründet war, so zählte es doch im Juli desselben Jahres — also nach kaum sechs Monaten — bereits 2200 bis 2500 Einwohner; zur damaligen Zeit gab es im ganzen Orte kein steinernes Haus, während jetzt deren gar manche vorhanden sind. Die Wohnungen bestanden damals großentheils noch aus Zelten; manche waren aus Brettern gezimmert und einige wenige aus dreierlei Material, nämlich aus Brettern, aus Weidengeflecht und aus getrockneten Lehmziegeln (Adobes) erbaut. Keineswegs waren jedoch diese von Außen schlicht aussehenden, aber im Inneren durchgängig behaglich, wenn auch nicht luxuriös eingerichteten Wohnstätten planlos irgendwo hingepflanzt, sondern die junge Stadt war vollständig, wie jede ältere amerikanische, in regelrechte Straßen ausgelegt, denen jedoch Pflaster, Bürgersteig nnd Beleuchtung gänzlich fehlten; in manchen entlegenen Stadttheilen wucherte sogar noch üppig der Salbeibusch.

Im verflossenen Juli herrschte in Elko im besten Sinne des Wortes eine Rührigkeit, ein Leben und ein Treiben, von dem man sich kaum eine Vorstellung machen kann; so etwa mag es in Sacramento oder San Francisco unmittelbar nach der Entdeckung des Goldes zugegangen sein. Nur daß man sich damals in den letztgenannten Städten keineswegs so beruhigt fühlen konnte wie von jeher in Elko, wo eine anerkennenswerthe Sicherheit der Person und des Eigenthums herrschte. Denn John Mayhugh, der Friedensrichter dieser Stadt, und Mr. Keeny, der Distriktsrichter, wußten eine bewundernswürdige Ordnung zu schaffen und die strengste Aufrechthaltung der Gesetze zu wahren. Wer ohne amtliche Er-

Schießereien und 50 Stechereien vorgekommen. Die zu Evans erscheinende Zeitung „Expreß“ ist seit Ende Februar 1870 wieder eingegangen.

laubniß Schießwaffen mit sich führte, wurde sofort ausgewiesen, und zwar mit Recht, da der Revolver bei dem Amerikaner dieselbe Rolle spielt, wie der Schlagring bei dem Oberbayer und der Dolch bei dem Italiener. Auch mich war man so freundlich, unmittelbar nach meiner Ankunft auf das zu Elko bestehende Verbot des Waffentragens aufmerksam zu machen, das ich jedoch auch ohne diesen Hinweis nicht verletzt haben würde, da selbst der strengste Richter mein harmloses Federmesser der Kategorie der gefährlichen Waffen sicher nicht beigesellt hätte. Denn weder während meiner zehnmonatlichen Reisen in den Vereinigten Staaten, noch während der kalten, 118 deutsche = 544 englische Meilen langen Fahrt, die ich im Februar und März 1868 in Rußland von Riga über Dorpat, Reval und Narva nach St. Petersburg fast immer ganz allein im offenen Schlitten zurückgelegt habe, trug ich jemals irgend eine andere Waffe, als das bereits erwähnte Federmesser, ein von dem berühmten Solinger Fabrikanten, Herrn Arnold Coppel, mir gemachtes Geschenk. Während meiner mehrjährigen Reisen in Asien verhielt es sich in dieser Hinsicht allerdings wesentlich anders; denn damals war es mehr als einmal unerläßlich, daß ich mich sehr gut bewaffnete.

Zur Bevölkerung der jungen Stadt, in der das weibliche Geschlecht nur sehr spärlich vertreten war, hatte nahezu jede Nation ihr kleines Contingent geliefert. Doch bestanden ihre Haupttheile aus Amerikanern, Deutschen und Franzosen; die meisten waren aus Californien oder Oregon gekommen und nur sehr wenige aus den östlichen Staaten hierher gezogen. Auch an Chinesen fehlte es keineswegs, und Indianer, den verschiedensten Stämmen angehörig, besuchten gar häufig vorübergehend den Ort

und konnten ihr Erstaunen über alles, was sie sahen, nicht verbergen.

Nirgends in Amerika habe ich eine Stadt gefunden, in der man sich mit so riesigen Projekten getragen hätte und in der sämmtliche Einwohner so voll der besten und zuversichtlichsten Hoffnungen gewesen wären, wie Elko. Hieran mag im Vereine mit dem guten materiellen Leben, dessen sich hier fast jeder zu erfreuen hatte, der Einfluß des äußerst angenehmen und zuträglichen Klimas als ein nicht zu unterschätzender Faktor mitbetheiligt gewesen sein. Es fiel sofort das frische Aussehen der Bewohner auf; man war von ihrer gesunden Gesichtsfarbe und ihren sanft gerötheten Wangen, denen man in den östlichen Staaten Amerika's keineswegs allgemein begegnet, angenehm überrascht; es war augenscheinlich, daß das Klima hier gesund sein müsse. Im Sommer, der fast niemals atmosphärischen Niederschlag bringt, sondern im Gegentheile eine ganze Reihe prachtvoller, wolkenloser Tage in seinem Gefolge hat, ist die Luft, wenn auch trocken, so doch gleichzeitig stärkend und erfrischend. Die Tage sind dann allerdings warm, haben jedoch nur ausnahmsweise einige heiße Stunden; die Nächte erfreuen sich hier immer, wie in den Felsengebirgen und den östlich von ihnen gelegenen Ebenen, einer äußerst wohlthuenden Kühle.

Wollte ich darlegen, was die Bewohner Elko's alles auszuführen beabsichtigen, würde man meinen Mittheilungen kaum Glauben schenken; ich begnüge mich zu erwähnen, daß im Juli 1869 auf dem Papiere der Plan zu einem großartigen steinernen Courthouse bis in das kleinste Detail ausgearbeitet war. Was die rührigen Leute innerhalb der kurzen Zeit, in der sie sich auf dieser Scholle Erde befanden, alles geschaffen hatten, grenzt an das Märchenhafte. Heiße Quellen, die auf einer das linke

Ufer des Humboldtflusses begrenzenden Anhöhe, etwa eine englische Meile entfernt vom Bahnhofe entspringen, wurden alsbald zum größten Vortheile der Bewohner der Stadt und der dieselben besuchenden Fremden verwerthet. Der aus Aschaffenburg in Bayern stammende Herr F. W.



Indianerin mit Kind.

Laumeister stellte im Vereine mit einem anderen Deutschen (Herrn Gröpper) in ihrer Nähe mit Aufwand großer Kosten ein zwar einfaches aus Brettern gezimmertes Badehaus hin, das jedoch nach amerikanischer Art und Weise äußerst bequem eingerichtet war und allen gerechten Anforderungen entsprach. Ueberdies war dafür Sorge getragen, daß allstündlich ein Wagen nach seinem Etablissement abging. Eine in der Nähe der drei heißen Quellen

gelegene kalte Quelle wurde sehr geschickt zur Abkühlung des heißen zu den Bädern gebrauchten Wassers benutzt. Eine Eigenthümlichkeit des Wassers der heißen Quelle zu Elko, auf die mich Herr Baumeister aufmerksam machte — die Entdeckung dieser, wohl auch an anderen heißen Quellen Europa's zu beobachtenden Thatsache ist seiner Mittheilung zufolge einem Irländer zuzuschreiben, — besteht darin, daß, wenn man einer kleinen Quantität etwas Salz und Pfeffer zusetzt und in dieselbe Brodschnitte legt, man vollständig eine Fleischbrühe zu genießen vermeint, wovon ich mich selbst mehrmals überzeugt habe.

Unzweifelhaft scheint mir, daß man später diese Quellen, die eine Temperatur von 105° bis 180° Fahrenheit = 32°.44 bis 65°.78 R. haben und meiner oberflächlichen Prüfung nach in die Kategorie der von den Balneologen mit dem Namen „indifferenter" bezeichneten gehören, vielfach zu Heilzwecken aufsuchen und mit großem Erfolge benutzen wird, wenn auch die Gegend, in der sie sich befinden, keineswegs mit landschaftlichen oder kunstreich geschaffenen Schönheiten geziert ist. Noch hat hier der Sagestrauch — die Artemisia tridentata — die Oberhand; nur längs den Ufern des Humboldtflusses gewahren wir einen schmalen Saum Wiesenlandes und einzelne Gebüsche. Im März 1870 hat jedoch die Central-Pacific-Eisenbahn das liberale Anerbieten gemacht, von dem zu hoffen, daß es angenommen wird, den Bewohnern von Elko und Carlin eine Wagenladung von Bäumen unter der Bedingung zu liefern, daß sie dieselben anpflanzen.

Von dem Unternehmungsgeiste der Bewohner legten nicht allein die Badehäuser Zeugniß ab; er gab sich noch dadurch kund, daß in großen, aber ärmlichen Zelten und in Bretterbuden von riesigen Dimensionen Magazine und Lager errichtet waren, in denen sich die verschiedenartigsten

Gegenstände in einer Reichhaltigkeit und Vollständigkeit fanden, wie sie selbst in mancher größeren Stadt Deutschland's nur selten anzutreffen ist; es verdienen in dieser Hinsicht die Lager von S. Reinhart, von Marks und Steinberger und von Oppenheimer und Blumenthal besondere Erwähnung. Eine unglaublich reichliche Auswahl von Weinen und Spirituosen aller Art war bei Adam Haag und Adolph Daveluy anzutreffen. Des aus Thorn in Westpreußen stammenden M. Neufeld's Lager fertiger Kleider hätte sich ebenso gut in New-York oder San Francisco befinden können. Wer die Gründe, aus welchen diese riesigen Magazine und Waarenvoräthe angelegt waren, nicht wußte — ich werde sie demnächst darlegen, — konnte sich bei ihrem Anblicke des größten Erstaunens nicht erwehren. Da jedoch Alles aus weiter Ferne mit der Eisenbahn hergeschafft werden mußte, war nichts ohne schweres Geld zu erlangen. Alles hatte man mit Silber oder Gold zu bezahlen; denn obschon das Papiergeld — die Greenbacks — die gesetzliche Währung der Vereinigten Staaten bilden, werden sie schon an der Grenze Nevada's nur mehr ungern, nur mit Verlust angenommen; im Innern dieses Staates, gleichwie überhaupt in den Pacifischen Ländern und in Texas kann ein Reisender seine Auslagen nicht mit Papiergeld bezahlen. In Californien, wo Greenbacks ebenso selten, wie bei uns in Deutschland sind, sah ich sie sogar häufig in öffentlichen Localen als Curiosität unter Glas und Rahmen aufgehängt.

Da die Rechnung mit amerikanischen Gold- und Silbermünzen nicht nur dem aus Europa kommenden Fremden, sondern sogar dem Bewohner der östlichen Staaten Amerika's Anfangs in mancher Hinsicht ganz wunderlich erscheint, so dürften einige Worte der Belehrung über diesen Gegenstand hier wohl am Orte sein.

Eine Münze im Werthe eines Dollars habe ich nirgends in den Pacifischen Staaten gesehen; doch soll deren jährlich eine kleine Anzahl in Silber und Gold geprägt werden. Die größte der allgemein cursirenden Silbermünzen ist ein halber Dollar; außerdem gibt es noch Vierteldollar und Zehncentstücke; letztere heißen Dimes (sprich Daims), oder auch scherzhaft „kurze Bits." Ein halber Dime (5 Cent in Silber = 2 1/6 Sgr. Preuß. Cour.) ist eine sehr selten vorkommende Münze, von der überhaupt nur Kinder, aber nicht Erwachsene, Gebrauch machen können. Obschon der Golddollar, gleichwie der Papierdollar, eigentlich aus hundert Cents besteht, so wird doch im gewöhnlichen Leben nach diesen nicht gerechnet. Man zerlegt den Dollar Gold in acht Theile, von denen jeder (zu 12 1/2 Cent) mit dem Namen „Bit" bezeichnet wird, aber als geprägte Münze gar nicht existirt. Im Gegensatze zum Dime „dem kurzen Bit" nennt man den achten Theil eines Golddollars auch häufig den „langen Bit".

Ein Gegenstand, der einen Bit kostet (worunter dann stets der lange Bit = 12 1/2 Cents gemeint ist) kann nur mit einem Viertel Dollar bezahlt werden, für den dann ein Dime = 10 Cents herausgegeben werden, so daß man bei der Umwechslung 2 1/2 Cents = etwas mehr als ein Sgr. Preuß. Cour. Verlust erleidet, der jedoch bei dem geringen Werth, den ein solcher Bruchtheil im fernen Westen Amerika's besitzt, nicht beachtet wird.

Es wird überhaupt bei der Rechnung mit Bits so genau nicht genommen, wie folgendes aus dem Leben gegriffene Beispiel zeigt. Der Preis eines Glases Bier ist ein Bit, also 12 1/2 Cents (etwas über 5 Sgr.). Gibt man ein Vierteldollarstück zur Bezahlung hin, so erhält man nur einen Dime = 10 Cent zurück; trinkt man

aber zwei Glas Bier, so sind hiefür 25 Cents wieder hinreichend, und genießt man ein einziges Glas, so wird ein Dime ebenfalls ohne Murren angenommen. Als „Gentleman“ kann man aber für drei Gläser nicht drei Dimes zahlen, sondern man überreicht einen halben Dollar (50 Cents), auf den dann ein Dime (10 Cents) wieder heraus gegeben wird.

Von Goldmünzen werden geprägt: 2½, 5, 10 und 20 Dollarstücke; die letzteren (double eagle) sieht man am häufigsten. Von 11,178,000 Golddollars, die in der Münze zu San Francisco im Jahre 1860 geprägt wurden, waren 544,950 Zwanzigdollarstücke, deren Werth also 10,899,000 Dollars Gold betrug.

Kupfergeld ist so wenig vorhanden, wie Banknoten, mit deren Ausgabe sich auch die Privatbanken nicht befassen. Die früher in Californien geprägten achteckigen 50 Dollarstücke (Slocks) cursiren nicht mehr; während der ersten Zeit der Entdeckung des Goldes in Californien hat man, da es damals dort fast gar keine geprägte Münzen gab, zur Zahlung fast ausschließlich Goldstaub im Gewichte von Unzen und deren Bruchtheile verwandt.

Wenden wir uns nach dieser finanziellen Abschweifung wieder dem interessanten Elko zu.

Obschon im verflossenen Juli weder in Elko selbst, noch im Umkreise von vielen Meilen ein Hälmchen Getreide wuchs — erst im Herbst 1869 hat man angefangen, in der nächsten Umgebung der Stadt mit großem Erfolge Kartoffeln zu pflanzen, — so fehlte es dennoch weder an Lebensmitteln noch an Luxusgegenständen aller Art. Die Franzosen hatten Restaurants errichtet, die einen Vergleich mit jenen in den größten Städten Californien's nicht im Geringsten zu scheuen brauchten. L. W. Bischof aus Pforzheim in Baden und sein Associé, der bereits

genannte Herr Laumeister, lieferten aus ihrem „Humboldt Brewery" genannten Etablissement, dessen äußerst einfache, aber praktische Einrichtung mancher Fachkundige bewundert hätte, ein ganz vorzügliches, wenn auch leider nur wenig abgelagertes Bier. Dies Getränk, das sich in neuerer Zeit überall in Amerika eingebürgert hat, war selbstverständlich nicht nur in der Brauerei, sondern auch in den Bierwirthschaften, den „Saloons", zu bekommen, deren es in Elko eine ganz bedeutende Anzahl mit theils deutschen theils amerikanischen Besitzern gab (Adam Büxel, John C. Eichenauer, H. C. Hörchner, Christian Reckhart und Andere).

In würdiger Weise war die Presse durch den seit 19. Juli 1869 in englischer Sprache erscheinenden „Elko Independent" vertreten, der wöchentlich zweimal von C. D. Kelley & Co. veröffentlicht wurde; seit 1. Mai 1870 erscheint diese Zeitung täglich.

Ein äußerst belebendes Moment gewann die Stadt durch zahlreiche Fremde, die in ihr täglich theils in kleineren Gruppen, theils aber auch karavanenartig, sei es mit der Bahn, sei es mit seltsamen, von Pferden, Maulthieren oder Ochsen gezogenen Wagen eintrafen. Die meisten dieser Reisenden verließen, sowie sie die ihnen nöthigen Einkäufe gemacht hatten, sogleich wieder die Stadt. Allerdings sahen sich Manche, deren primitives Fuhrwerk auf den schlechten Wegen Schaden gelitten, wegen Ausbesserung desselben genöthigt, länger als ihnen lieb war, in Elko zu verweilen. Die Zahl der Huf-, Grob- und Wagenschmiede war eine ganz unglaublich große; sie alle erzielten glänzende Einnahmen. Der Bedarf an diesen Gewerken war ein so erheblicher, daß die im fernen Westen Amerika's erscheinenden Zeitungen wiederholt sich veranlaßt sahen, die Aufmerksamkeit hierauf zu lenken.

Die Zahl der Gefährte, die in Elko jeden Tag ankamen, war ebenso bedeutend, wie die Verschiedenartigkeit ihres Baues groß und die Art und Weise ihrer Bespannung mannichfaltig. Denn neben dem eleganten, von einem einzigen Pferde federleicht gezogenen Buggy konnte man einen mächtigen Frachtwagen erblicken, der so schwer beladen war, daß acht und selbst zehn an ihn gespannte kräftige Thiere die größte Mühe hatten, ihn fortzubewegen. Wie Wälle eine Festung umziehen, ebenso war auch Elko ringsum von Wagen und Fuhrwerken aller Art umgeben.

Woher nur dieser großartige Zusammenfluß von Fremden, weßhalb dieses rege Leben in Elko? Im September 1867 hatte ein Indianer, der in dem südlich von Elko gelegenen White Pine Höhenzuge lebte, eine Anzahl Weißer zu einem in diesem Gebirge befindlichen, 120 englische = 26 deutsche Meilen von Elko entfernten Platze gebracht, an dem seiner Versicherung nach reiche Silbererze vorhanden seien. Diese Angabe erwies sich als wahr. Obschon man Anfangs diese wichtige Thatsache geheim zu halten versuchte, ward sie dennoch nach wenigen Monaten bekannt; jeder Tag brachte neue silberhaltige Adern zum Vorschein; die märchenhaft klingenden Gerüchte über die Menge des in White Pine verborgenen Silbers fanden nicht nur Glauben, sondern erzeugten zugleich eine der Aufregungen (excitements), wie deren die amerikanische Geschichte bei Entdeckung neuer Minen gar manche zu verzeichnen hat.*) Seit Herbst 1868 begann eine wahre

*) Das neueste Goldfieber haben die Entdeckungen von Minen hervorgerufen, die am Februar 1870 zu San Diego in Untercalifornien nicht fern von der Grenze Mexico's von Vickers (nach anderen Lesarten Bickers), Gowan und Dr. J. B. Wells gemacht wurden. San Diego liegt etwa 550 englische = 119 deutsche

Wanderung unternehmender Miner nach diesem neuen La Plata; für Tausende war White Pine „the latest sensation", wie man in Amerika sagt, die Losung. Mochten auch Viele sich bitter in ihren hohen Erwartungen getäuscht fühlen: das Vorhandensein ungeheuerer Silberschätze in dieser Region erwies sich nicht als eine etwa von gewissenlosen Spekulanten ausgesprengte Fabel, sondern als unbestreitbare Thatsache*).

Soweit es bis jetzt möglich gewesen, sich ein Urtheil über diese neuentdeckten Silberminen zu bilden, übertreffen sie an Reichhaltigkeit und Ausdehnung weitaus die schon seit Jahrhunderten in unserem deutschen Harze und die zu Potosi in Bolivia bearbeiteten Bergwerke. Die werthvollsten Minen White Pine's liegen im Treasure Hill in einer Höhe von 8630 bis 9300 Fuß. Die Eberhardt Mine wurde in Nevada wegen ihrer unglaublichen Er-

---

Meilen südöstlich von San Francisco. Die neuen Goldquarzminen befinden sich im Julian Distrikte, etwa 60 bis 70 englische = 13 bis 15 deutsche Meilen von San Diego entfernt. Selbstverständlich herrschte Anfangs in ihnen ein in Deutschland unbekannter, ganz eigenthümlicher „Faust- und Gewaltcomment", der zwar auch sein Anziehendes haben mag, dessen genaue Kenntniß aber mancher sich „blutig" erkaufen muß. Da man sich jedoch davon überzeugt hat, daß die neuen Minen die an sie geknüpften Erwartungen nicht erfüllen, ist das durch Spekulanten künstlich hervorgerufene Goldfieber bereits wieder stark im Abnehmen. Die Erfahrung hat gezeigt, daß selbst in Californien nicht alles Gold ist, was glänzt.

*) Diejenigen, die sich für White Pine näher interessiren, verweise ich auf das 49 Seiten enthaltende Werkchen von Albert S. Evans „White Pine". San Francisco, Alta California Printing House, 529 California Street. — Der mir persönlich bekannte Verfasser gibt in diesem Buche, dem ich mehrere oben im Text vorkommende Angaben entnommen habe, ebenso vorurtheilsfreie, wie wahrheitsgetreue Mittheilungen über den von ihm mehrmals besuchten merkwürdigen Minendistrikt White Pine.

giebigkeit oft mit der prachtvollen Höhle verglichen, die Aladin's Wunderlampe erschloß. Bereits im November 1868 wurde der Antheil, den einer der Besitzer an dieser Mine besaß, auf eine Million Dollars Gold geschätzt. Ein der Eberhardt Mine entnommenes Stück Erz von etwa einem Fuß Länge hatte, da es nahezu gediegenes Silber war, einen Werth von 1600 Dollars Gold *).

Die Virginia, Hidden Treasure, Aurora, Keystone und noch gar manche andere Minen haben ebenfalls ungemein reiche Lager. Am 1. Februar 1869 waren in dem amtlichen Verzeichnisse des White Pine Minendistriktes nahezu 2200 verschiedene Rechtsansprüche (Muthungsantheile; Claims) auf Bearbeitung eines Stückes Landes eingetragen. Es sind nämlich laut einem von verschiedenen Seiten äußerst ungleich beurtheilten Gesetze der Vereinigten Staaten Mineralländereien zur Bearbeitung freigegeben, ohne daß jedoch hiermit das unbedingte Besitzrecht des Landes, das überhaupt Jedem nur dann überlassen bleibt, wenn er es ausbeutet, verbunden wäre. **)

Anfangs Juli 1869 waren in den Minen zu Treasure Hill allein 1463 Bergleute thätig. Natürlich mußten

*) Wenn ich zur Zeit auch nicht genau weiß, wie es sich eigentlich mit den von Herrn Brown aus San Francisco am 2. Februar 1870 im Territorium Arizona (nicht wie es ursprünglich hieß, im Territorium New-Mexiko) entdeckten Silberberge verhält, der sogar White Pine mit seinen wunderbaren Silberlagern und Silberformationen in Schatten stellen soll, so scheint es mir doch passend, von dieser in verschiedenen amerikanischen Zeitungen gemeldeten Entdeckung hier ebenfalls Kunde zu geben.

**) Eingehendere Mittheilungen über die in den Pacifischen Staaten herrschenden Berggesetze finden sich in Ferdinand Baron Richthofen's: „Die Metallproduction Californien's. 14. Ergänzungsheft zu Petermann's Geographischen Mittheilungen.“ Gotha 1864.

zu ihrer Unterkunft sowohl, als auch zu ihrer Ernährung Vorkehrungen getroffen werden. In Höhen von 8000 und 9000 Fuß über dem Meere, in die sich früher selbst des wilden jagdliebenden Indianers Fuß nur selten verirrt hatte, da ihm das hier oben herrschende Klima zu rauh war, entstanden rasch mehrere Städte, unter denen besonders Treasure City, 9163 Fuß hoch, um so mehr zu nennen ist, da sie bis jetzt die höchste, ständig von Menschen bewohnte Stadt der Vereinigten Staaten ist*). Aus mehrfachen Gründen war die Erbauung dieser Stadt mit ungewöhnlichen Schwierigkeiten verknüpft; denn Anfangs fehlte in dieser Höhe das Wasser gänzlich; es mußte aus einer 1500 Fuß tiefer gelegenen Localität herbeigeschafft werden und kostete ebendeßhalb 8 Cents Gold per Gallone. Ein etwa ausgebrochenes Feuer würde den ganzen Ort in kürzester Zeit in Asche verwandelt haben. Manche, die sich, um ihren Durst zu löschen, geschmolzenen Schneewassers bedienten, zogen sich schlimme Gedärmkrankheiten zu. Doch bereits am 13. October 1869 feierten die Einwohner von Treasure City die Vollendung ausgedehnter Wasserwerke, um deren Herstellung sich Oberst A. W. von Schmidt so verdient gemacht hat; das nahezu 10,000 Fuß über der Meeresfläche gelegene Reservoir befindet sich mehrere englische Meilen von der Stadt entfernt.

Treasure City ist übrigens in Folge seiner Lage vollständig der Gewalt der Winde und Schneestürme Preis gegeben und hat daher das ganze Jahr hindurch, mit Ausnahme weniger Tage, ein äußerst rauhes Klima. Der Frühling, kalt und feucht, beginnt spät. Der kurze Sommer ist äußerst unbeständig; man wird wiederholt während

*) Vergleiche jedoch die Anmerkung auf Seite 55.

desselben mitten in den tiefsten Winter versetzt; am 14. Juni 1868 fielen 15 Zoll Schnee. Die letzten Tage im April und die ersten im Mai 1869 waren auffallend warm, da während derselben die Lufttemperatur im Schatten wiederholt 82° Fahrenheit = 22°.2 R. betrug. Aber die Mitte des Mai brachte eine äußerst stürmische Woche, in der bei sehr kalten Nächten Schnee- und Hagelfall, Sonnenschein und Regen mit heftigem Winde abwechselten. Während der Sommermonate kommen häufig starke Gewitter vor.

Der Herbst, der Treasure City schon Frosttage bringt, hat jedoch gewöhnlich eine Reihe schöner Tage aufzuweisen. Gleichwie in den meisten Theilen Amerika's war auch zu White Pine der diesjährige Winter (1869—70) auffallend mild; vom 7. Januar 1870 wird aus Treasure City berichtet, daß das Wetter „unübertrefflich und über alle Erwartungen schön sei." Aber am 13. März 1870 raste wieder ein furchtbarer, mit großer Kälte verbundener Sturm; das Thermometer sank auf —8° Fahrenheit = —17°.78 R. Das in Treasure City herrschende Klima verursacht vielfach Krankheiten des Halses und Kehlkopfes.

Zwei englische Meilen nördlich von der eben geschilderten Stadt, am Fuße von Treasure Hill, liegt Hamilton, 7500 Fuß über der Meeresfläche erbaut. Ursprünglich hatte man den Ort wegen einer Anzahl in seiner Nähe befindlicher Höhlen, die den ersten Ansiedlern ein dürftiges Obdach gewährten, Cave City, d. i. Höhlenstadt genannt. Hier erscheint auch täglich seit Mitte Januar 1870 die „White Pine News", eine früher wöchentlich zweimal in Treasure City ausgegebene Zeitung.

Die Stadt Silver Springs, Anfangs häufig auch Shermantown genannt, 1½ englische Meilen südwestlich von Treasure City, etwa 7000 Fuß über dem

Meere, liegt in einer weit geschützteren Lage und erfreut sich eines bedeutend milderen Klimas, als jeder der beiden anderen in White Pine befindlichen Orte.

Der ganze White Pine Distrikt — die Gegend, in der man in ihm die Städte erbaut, liegt etwa in 39° 15′ nördlicher Breite und 38° 38′ westlicher Länge von Washington, der politischen Capitale der Vereinigten Staaten (115° 41′ westlicher Länge von Greenwich), — erweist sich, so reich er auch an mineralischen Schätzen ist*), ganz ungeeignet zu landwirthschaftlichen Zwecken. Elko, der an der Eisenbahn zunächst gelegenen, wenn auch von Hamilton immerhin 120 engl.=26 deutsche Meilen entfernten Stadt, die ihr Entstehen zunächst White Pine verdankt, war naturgemäß die lohnende Aufgabe zugefallen, an der sich theilweise auch andere im Humboldt-Thale gelegene und von der Bahn berührte Orte, wie insbesondere Carlin, Argenta und Winnemucca betheiligten, wie nicht minder die östlich von Nevada lebenden Mormonen, die Minenbevölkerung mit den zu ihrer Ernährung, Bekleidung und ihren Arbeiten nöthigen Materialien zu versorgen. Uebrigens ist gegenwärtig Elko nicht mehr vom White Pine Distrikte allein abhängig; diese Stadt, die sich gerne und nicht mit Unrecht, die „Inland-Metropole“ nennen hört, wird, auch wenn sich die An-

*) Nach Angaben der New-Yorker Handelszeitung vom 12. Februar 1870 lieferte der Staat Nevada im Jahre 1869 Edelmetall im Werthe von 13,815,000 Dollars, wovon 3,154,000 Dollars das Produkt der White Pine Silberminen sind. Das zu San Francisco erscheinende Weekly Bulletin vom 28. Januar 1870 gibt für die drei Hauptorte des White Pine Distriktes die Ausbeute im Jahre 1869 wie folgt: Hamilton 1,176,897 Dollars 88 Cents; Treasure City 737,909 Dollars 75 Cents; Shermantown 24,080 Dollars 81 Cents.

sicht mancher als richtig erweisen sollte, was jedoch kaum wahrscheinlich, daß White Pine's Silberschätze in Bälde sämmtlich versiegen werden, dennoch immerhin eine große Bedeutung haben; denn nicht nur sind jüngst in dem nördlich von ihr gelegenen Cope Distrikte ebenfalls werthvolle Silberminen entdeckt worden, sondern man beabsichtigt, wie ich bereits erwähnte, dort demnächst ausgedehnte Farmeransiedlungen anzulegen. (Siehe Seite 104.) Wer sollte überhaupt im Stande sein, die fernere Entwicklung der nach allen Seiten hin thätigen Stadt Elko, deren Zukunft menschlichen Berechnungen nach gesichert ist, auch nur annähernd mit Bestimmtheit vorher zu sagen?

Da nach dem hochgelegenen White Pine, das außer Brenn- und Bauholz nichts lieferte, alles von Elko auf der Achse längs einer zwar allmählich ansteigenden, aber nichts weniger als vorzüglichen Straße heraufgeschafft werden mußte, erreichte die Theuerung einen sehr hohen Grad. Zwar wurde bald von den unternehmenden Bewohnern Elko's der kühne Plan gefaßt, der jedoch bis jetzt nicht zur Ausführung gekommen, aber auf's Neue in Betracht gezogen ist, nach White Pine eine Eisenbahn zu bauen. Besonders Anfangs war dort das Leben, bei dem Mangel jeglichen Comforts, ungemein kostspielig; die Preise der Lebensmittel waren (selbst nach californischen Anschauungen, was viel sagen will) enorm. Im November 1868 zahlte man in Treasure City für ein Dutzend frischer Eier, die man im Juni des nächsten Jahres für 75 Cents Gold erhielt, 2 Dollars Gold, für einen Centner Mehl im November 1868 16 bis 17, im Juni 1869 noch immer 10 Dollars Gold; das Pfund Thee kostete im erstgenannten Jahre 1¼ Dollar Gold. Im selben Verhältnisse standen die Preise für alle übrigen

Bedürfnisse des menschlichen Lebens. Allerdings waren aber auch die Verdienste groß; der Tagelohn eines gewöhnlichen Minenarbeiters betrug 5, eines geschickten Zimmermanns sogar 7 bis 10 Dollars Gold. Wer Arbeit irgend einer Art nicht scheute, konnte sein reichliches Auskommen finden; aber wie viele, die nur die Aussicht, in den Minen rasch Reichthümer zu erwerben, hierher gelockt hatte, sahen sich in ihren Erwartungen getäuscht! Denn, gleich wie in andern Theilen der Erde, ebenso ist auch hier der Erlös der Minenarbeiten in hohem, nicht voraus zu berechnendem Grade unsicher; zur erfolgreichen Ausbeutung einer Silbermine ist vielleicht mehr noch als in irgend einem anderen Zweige menschlicher Thätigkeit die Hauptsache das Glück.

Die Kosten, die eine Reise von San Francisco nach White Pine verursachte, wechselten zu verschiedenen Zeiten ungemein. Anfangs hatte man für einen Platz in Wells, Fargo und Co.'s Postkutsche (Stage) zwischen Elko und Hamilton mit 25 Pfund Freigepäck einen Preis von 40 Dollars Gold zu entrichten, der aber auf 20, dann sogar eine Zeitlang auf 10 Dollars Gold herabgesetzt wurde, als auch andere Gesellschaften Concurrenz machten und sich ebenfalls mit der Beförderung der Reisenden abgaben, die ihnen selbst zu einem so niedrigen Preise lohnend erschien. Durch einen Vergleich wurde im December 1869 das Fahrgeld für eine Person allgemein auf 20 Dollars Gold festgesetzt. Seit 24. Januar 1870 zahlt man auf Beachy, Wines und Co.'s Kutsche für die Fahrt nach White Pine (Hamilton) hinauf 20, und herunter nach Elko 18, auf Woodruf und Ennor's Kutsche respektive 18 und 15 Dollars Gold. Man legt die 120 englische = 26 deutsche Meilen lange Entfernung von Elko nach Hamilton in 20 bis 24 Stunden zurück. Auch

heute noch kostet die 726.7 englische = 157.61 deutsche Meilen betragende Reise von San Francisco nach White Pine 85 bis 95 Dollars Gold und ist daher ebenso theuer, als die nahezu fünffach größere Seereise von New-York nach Bremen in der zweiten Cajüte eines deutschen Dampfers.

Wenn es auch zur Zeit nicht möglich ist, über die geologischen Verhältnisse des wunderbaren White Pine Distrikts eingehendere Mittheilungen zu geben, so wird sich doch der Grund des seltenen Erzreichthums, den wir nicht nur hier, sondern überhaupt in Nevada finden, durch folgende allgemeine Angaben deutlich erkennen lassen.

In hohem Grade auffallend ist die Gleichartigkeit der geologischen Formationen, denen wir im Großen Salzseebecken und in den östlich von ihm gelegenen von uns früher durchzogenen ausgedehnten Ebenen begegnen. In beiden von einander durch die Felsengebirge getrennten und weit auseinanderliegenden Regionen finden wir dieselben Ablagerungen der Tertiär-, der Kreide, der Jura, der Trias- und der Kohlenformation; wir gewinnen mit Rößler die Ueberzeugung, „daß einstmals die zwei großen Niederungen östlich und westlich von den Felsengebirgen ein einziges großes Seebecken bildeten, in welchem die jüngsten, gegenwärtig die Oberfläche zusammensetzenden Schichten allmählich abgelagert, seither aber durch Emporhebung des Systems der Felsengebirge auseinander gerissen wurden."

„Dieser Emporhebung," fährt Rößler fort, „verdanken wir das gegenwärtige System der Vertheilung der Flüsse." Die bei diesem geologischen Prozesse thätigen Feuerwirkungen erklären das häufige Vorkommen heißer Quellen aller Art im Salzseebecken — bis jetzt ist

noch keine einzige näher untersucht, obschon mehrere derselben regelmäßig benutzt werden, — und haben nach Rößler insbesondere die Bildung von reichen erzhaltigen Adern an den Gehängen der Berge herbeigeführt, die bis jetzt ferne davon sind, überall durchsucht zu sein. So sind nach Berichten, die Mitte April die „White Pine News" brachte, ungefähr 215 englische = 46 deutsche Meilen von White Pine entfernt, mächtige Goldlager in einer bisher von Goldsuchern nicht betretenen Gegend von einem Manne entdeckt worden, der zufällig seinen Weg kürzen wollte. Die ganze Gebirgsgegend — fährt der Bericht fort — scheint aus goldhaltigem Quarz zu bestehen; auch findet sich viel Gold in den benachbarten Flüssen.

Mit welchem Reichthum an edlen Metallen und werthvollen Mineralien Nevada gesegnet ist, von welcher Wichtigkeit die erst seit kurzem gemachte Entdeckung ihres Vorhandenseins sich erwies, ersehen wir deutlich nicht nur aus White Pine und seiner Umgebung, sondern auch aus einer Anzahl in Nevada gelegener Orte, die wir nun auf unserer weiteren von Elko wieder aufzunehmenden Fahrt mit der Central-Pacific-Eisenbahn berühren werden.

* * *

Das Humboldtthal von Elko abwärts verfolgend, kommen wir über Carlin an den Twelve mile Canon. Dieser besteht aus mächtigen, mehrentheils dicht an die Ufer des Humboldtflusses herantretenden Felswänden, deren untere Theile mit riesigen Schutthalden aus dem in starker Verwitterung begriffenen Gesteine bedeckt sind. Obgleich diese Gebirgsgegend fast aller Vegetation entbehrt, werden wir doch in derselben durch eigenthümliche

Naturschönheiten überrascht. Fast hat es den Anschein, insbesondere in der Nähe der Station Palisade (306.1 englische = 66.41 deutsche Meilen von Ogden entfernt), als ob man die Bahn, unbesorgt um die durch das Herabfallen größerer Felsmassen drohende Gefahr, zu dicht an den oft sehr steilen Wänden herangebaut habe.

Nach Ueberschreitung des Humboldtflusses in der Nähe der Station Cluro bringt uns die Bahn sein linkes Ufer entlang nach Argenta, einem 346 englische = 75.06 deutsche Meilen von Ogden entfernten Orte, der einen regen Verkehr mit der 96 englische = 20.82 deutsche Meilen südlich gelegenen Silberminenstadt Austin und überhaupt mit dem am Reese Flusse befindlichen Minendistrikte unterhält. In Austin wurden nämlich im Juli 1862 Silbererze entdeckt, zu deren Ausbeutung bald 6000 Menschen zusammenströmten. Die neueren, zahlreich in Nevada gemachten mineralogischen Entdeckungen waren jedoch die Veranlassung, daß viele von Austin wegzogen, dessen Glanz hierdurch etwas verblichen ist.

Die nächste größere Stadt, der wir nach Argenta, immer das Humboldtthal hinabfahrend, begegnen, ist Winnemucca (418.0 englische = 90.67 deutsche Meilen westlich von Ogden). Möchten demnächst — bis jetzt ist es nicht geschehen — die hohen Erwartungen in Erfüllung gehen, die manche diesem Orte prophezeiten! Man hält die Lage der Stadt ungemein günstig für den Anschluß von Bahnen, die später von hier in südlicher und nördlicher Richtung führen sollen. Allerdings besteht schon jetzt ein lebhafter Verkehr zwischen Winnemucca und vielen nördlich davon gelegenen Orten; denn von ersterer Stadt gehen täglich Postkutschen ab nach dem 80 englische = 17.35 deutsche Meilen entfernten Camp Mc Dermitt in Nevada und nach den in Idaho gele-

genen Orten Silver City (208 englische = 45.11 deutsche Meilen) und Boise City (265 englische = 57.47 deutsche Meilen).

Winnemucca ist auch in soferne interessant, als von hier die Pacific Eisenbahn, die von ihrem Ausgangspunkte Omaha, während einer Entfernung von 1405.2 englischen = 314.53 deutschen Meilen, mit kaum nennenswerthen Ausnahmen, bis hierher nahezu von Osten nach Westen geht, von nun an bis zu ihrem 462.7 englische = 100.35 deutsche Meilen entfernten Endpunkte San Francisco eine südwestliche Richtung einschlägt.

Es ist mir unbekannt geblieben, ob die Absicht, in Winnemucca vom 10. Juli 1869 angefangen eine wöchentliche Zeitung „The Humboldt National" zu gründen, wirklich zur Ausführung gebracht wurde.

Immer weiter entlang den gänzlich reizlosen Ufern des Humboldtflusses, der in der sumpfigen, als Humboldt Sink bekannten Umgebung des zwischen den Trinity Mountains und den Humboldtbergen in öder Gegend gelegenen Sees gleichen Namens versinkt, führt uns die Bahn noch weitere 100 englische = 21.69 deutsche Meilen von Winnemucca vorüber an unbedeutenden Ortschaften bis White Plains. Wir betreten dann bald den in der Sierra Nevada entspringenden und in den Pyramid See sich ergießenden Truckee Fluß, der ähnlich dem Humboldt, eine schauerige Wüstenei durchzieht; die Umgebungen der Stationen Desert und Wadsworth — letztere liegt 553 englische = 120 deutsche Meilen westlich von Ogden — reihen sich dem Trostlosesten an, was wir bisher gesehen; das Alkali bedeckt den Boden so hoch, daß er im Sommer wiederholt das Aussehen zeigt, als sei er auf ausgedehnte Stellen mit Schnee bedeckt. Noch weitere 46 englische = 10 deutsche Meilen, noch bis zur westlichen

Grenze Nevada's, erstreckt sich diese wüste Gegend, in der die Station Reno von besonderer Bedeutung ist, da uns von ihr die Postkutsche nach der 21 englische = 4.55 deutsche Meilen südlich gelegenen nevadischen Stadt Virginia City führt, die wegen ihrer ausgedehnten, von Comstock und Penrod im Jahre 1859 entdeckten Silberminen einer Besichtigung werth ist.

Virginia City, etwa 6000 Fuß über der Meeresfläche erbaut, aus einer Anzahl von Häusern und öffentlichen Gebäuden bestehend, die so solid sind, wie sie wohl selten in anderen jungen Minenstädten angetroffen werden, bildet den Centralpunkt des Washoe Minendistriktes, bis jetzt des wichtigsten nach White Pine, der nicht nur sehr reich an Silber ist, sondern auch große Schätze an Gold birgt. Die Städte Carson (32 englische = 6.94 deutsche Meilen südlich von Reno), Dayton, Silver City und Washoe City liegen alle in Mitten von Silberminen; in Gold Hill wird nach Gold geforscht. Das oft gehörte Sprüchwort: „Zur erfolgreichen Ausbeutung einer Silbermine ist eine Goldmine erforderlich“ hat insofern seine volle Berechtigung, als von vornherein große Capitalien disponibel sein müssen, um eine Menge kostspieliger Vorarbeiten in Angriff nehmen zu können und verschiedene Maschinerien, wie insbesondere Poch- und Hüttenwerke zum Mahlen und Amalgamiren der Erze (quartz-mills) herstellen zu lassen.

Die Stadt Carson, durch einen der baldigen Vollendung entgegensehenden 2½ englische Meilen langen Schienenstrang mit Silver City verbunden, wird demnächst durch Zweigeisenbahnen, von denen die eine über Washoe und das Steamboat Thal nach Reno und die andere längs des Sees Tahoe nach Truckee führt, einen

direkten Anschluß an die Central-Pacific-Eisenbahn erhalten. *)

Wenn ich auch nur die wichtigsten der in Nevada zur Zeit bearbeiteten Silberbergwerke angegeben und nur solche geschildert habe, die ihrer Ergiebigkeit wegen allgemeine Aufmerksamkeit erregten — im Humboldtthale sowohl, wie in den Humboldtbergen und insbesondere in der Umgebung der nicht ferne von der Bahn gelegenen Humboldt City sind deren noch gar manche andere, keineswegs unbedeutende vorhanden, — so wird es doch Jedem klar geworden sein, daß Nevada das „Silberland" der Vereinigten Staaten ist; denn es besitzt von diesem Metalle Vorräthe, deren Unerschöpflichkeit sich immer deutlicher herausstellt, je mehr man genauer mit einzelnen Theilen des Landes bekannt wird. So scheinen sich in neuerer Zeit besonders die Silberminen in dem von den Mormonen besiedelten Meadow Valley vielversprechend zu gestalten. Dieses Thal, von dem es gegenwärtig ganz ungewiß ist, ob es zu Utah oder Nevada gehört, liegt etwa 150 englische = 32.53 deutsche Meilen südsüdöstlich von Hamilton in White Pine und 330 englische = 71.57 deutsche Meilen südwestlich von Salt Lake City. Man gelangt nach Meadow Valley entweder von Elko über Hiko im Lincoln County, Nevada, oder von Salt Lake City über die in Utah gelegenen Orte Fillmore, Beaver und Minersville.

Aber mag Nevada Königreiche in dem Innern seiner Berge tragen, „auf diesen Bergen" — sagt Udo Brach-

*) Unter dem Titel: „Sketches of the Washoe mining region" hat Eduard Vischer zu San Francisco im Jahre 1862 eine photographische Ausgabe von 25 von ihm nach der Natur sehr getreu gezeichneten Ansichten nebst erläuterndem Texte veröffentlicht.

vogel mit Recht — „thront das Nichts und besten Falls das graugrüne Gespinnst des Salbeibusches, der Artemisia.“ Nicht allein vom Ausgangspunkte der Bahn — von Ogden in Utah — bis an die Grenze von Californien, eine Entfernung von nahezu 600 englischen = 130 deutschen Meilen: bereits früher schon, während unserer Fahrt durch ausgedehnte Ebenen Nebraska's, durch unfruchtbare Steppen Wyoming's und durch die kahlen Felsengebirge haben wir Gegenden durchzogen, die, wenn sie auch eine unglaubliche Mannichfaltigkeit an Bergformen aufweisen, dennoch durch den gänzlichen Mangel an pflanzlichen Gebilden und durch eine Alkalikruste, die den Boden nahezu überall mit einem Ueberzuge bedeckt, das Bild des absolut Starren, Todten und furchtbar Oeden gewähren und hierdurch einen Eindruck hervorrufen, der wohl Jeden in eine düstere, niederdrückende Stimmung versetzt; möchte ihn darüber der begeisternde Gedanke erheben, daß es später im Vereine mit der Wissenschaft dem unermüdlichen Schaffen und rastlosen Streben des amerikanischen Volkes um so mehr gelingen wird, diese gegenwärtig unbeschreiblich wilde Zone nutzbringend zu verwenden und die vollständige Herrschaft über sie erringen, als ihr Klima dem Menschen nicht nur nicht schädlich, sondern, soweit wir es bis jetzt kennen, im Gegentheile entschieden in hohem Grade zuträglich ist.

Ueber die Sierra Nevada nach Sacramento.

Bald, nachdem wir die westliche Grenze Nevada's überschritten und bei State Line (604 englische = 131 deutsche Meilen westlich von Ogden) das Gebiet des Staates Californien betreten haben, ändert sich plötzlich der Charakter der Landschaft; es ist, als beträten wir eine neue Welt. Kaum irgendwo anders dürfte es einen grelleren und rascheren Uebergang von einer wüsten, kahlen, unfruchtbaren Gegend zu einer mit den seltensten Reizen der Natur ausgestatteten geben.

Höher, immer höher, mit verdoppelter Locomotivkraft führt uns der Zug in die Sierra Nevada, in ein Gebirge hinauf, das an Schönheit seines Gleichen sucht. Immer mannichfaltiger werden die Anfangs nur vereinzelt, die gleichsam schüchtern auftretenden Blumen; immer höher, immer freudiger erheben schlanke Bäume ihre luftigen Wipfel; immer kühler, immer lieblicher, immer mehr erfüllt von balsamischen Düften wird die Luft; immer lauter ertönt der Gesang munterer Vögel; immer zahlreicher werden die Spuren, die des Menschen Anwesenheit und seine Thätigkeit bekunden; immer häufiger begegnen wir Hütten, Häusern und reizend in Waldeslichtungen gelegenen Ansiedelungen, in deren Um-

gebungen wir oft ebenso viele Chinesen wie Weiße erblicken; hie und da kommen wir auch an Wigwams der Indianer vorbei, die stumpfsinnig unserem Zuge nachsehen. Mehr und mehr nimmt die Anzahl eigenthümlicher, von uns bis jetzt nicht gesehener Vorkehrungen zu, die zur lohnenden Gewinnung des reichlich vorhandenen Goldes getroffen werden;*) denn auf weite Strecken oft sehen wir die Erde nach diesem vielbegehrten Metalle durchwühlt.

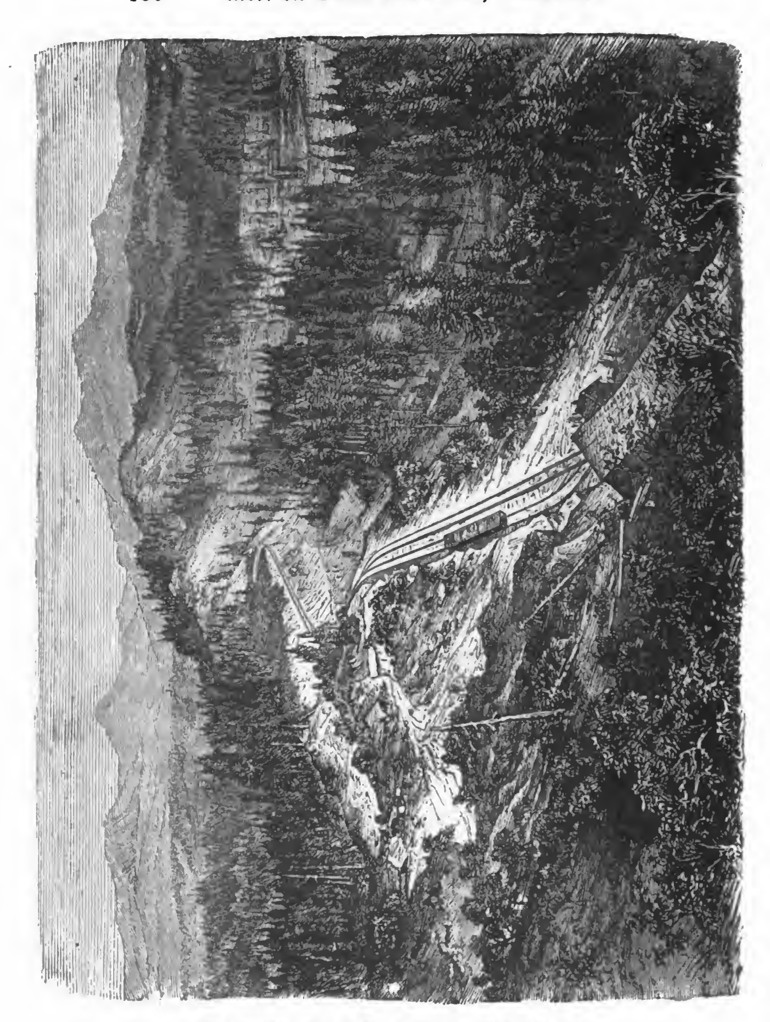
Immer prachtvoller, immer wechselvoller, immer großartiger wird die Scenerie; bald eilen wir mit der Bahn in Schlangenlinien den schmalen Rücken eines vielfach gewundenen Bergkammes entlang, dessen Abhänge durch die Mannichfaltigkeit und Schönheit der Vegetation uns nicht minder entzücken, als die Sohle des Thales, das er begrenzt; bald setzen wir unsere Reise längs ausgedehnter Tunnels fort, bald überschreiten wir auf luftigen Brücken schäumende Bäche; bald auf gewundenen, mehrere Stockwerke hohen, aus Holz und Balken

*) Die Gesammtausbeute, die Californien's Goldminen seit ihrer Entdeckung bis jetzt, also seit 22 Jahren geliefert haben, läßt sich nicht genau angeben; sie wird von verschiedenen Sachkundigen sehr verschieden angeschlagen. Ich lasse hier die Daten folgen, die aus den neuesten amerikanischen Finanzblättern in die Wochenausgabe der „Westlichen Post" vom 29. März 1870 übergegangen sind. In Californien wurden im Jahre 1848 schon 10 Millionen, 1853 aber 65 Millionen Dollars Gold gewonnen; 1869 war die Ausbeute auf 23 Millionen Dollars herabgesunken. Der durchschnittliche Jahresertrag für die ganze Periode von 22 Jahren beläuft sich auf etwa je 45 Millionen, also Gesammtausbeute etwa 900 Millionen Dollars Gold. Vergleiche auch das Seite 120 erwähnte Werk Richthofen's, und „The Mines of the West, a report to the Secretary of the Treasury, by Rossiter W. Raymond. New York 1869. J. B. Ford and Co."

zusammengefügten Gerüsten und Viaducten mächtige Schluchten und tiefe Abgründe. Je höher wir hinankommen, desto größer wird die Verschiedenartigkeit der pflanzlichen Formen; die Pracht der Blüthen, die Menge der herrlichsten, in allen Farben prangenden Blumen, die wir während der Frühlings- und Sommermonate gewahren, ist ebenso staunenswerth wie unbeschreiblich. Gleichzeitig treten Pinus und Cederarten von einer Höhe und Mächtigkeit auf, wie nur selten in anderen Gebirgsgegenden.

Plötzlich begrüßt uns das laute Rauschen eines prachtvollen Wasserfalls, deren es in der Sierra Nevada so viele gibt; kurz darauf fesselt uns der Anblick einer hohen, mit den herrlichsten Bäumen geschmückten Bergkette, deren Gipfel mit Ausnahme der wärmsten Sommermonate immer mit Schnee bedeckt sind. Mit einem Male gewahren wir tief unter uns das dunkelblaue Wasser des Donner Sees, der von reichbewaldeten Bergen umschlossen, reizend und anmuthsvoll zu unseren Füßen daliegt; seine lieblichen Ufer entschwinden nur zu schnell unseren Blicken. Bald darauf kommen wir zu dem höchsten Uebergangspunkte der Sierra, zu der 7042 Fuß über der Meeresfläche gelegenen Station Summit, die 637.0 englische = 138.17 deutsche Meilen von Ogden und 33 englische = 7.16 deutsche Meilen von der östlichen Grenze Californien's entfernt ist und in den Sommermonaten eine wärmere Temperatur hat, als wir bei ihrer bedeutenden Höhe erwarten sollten. Zur Erreichung dieses hohen Punktes hat die Bahn wiederholt eine Steigung von 116 Fuß auf die englische Meile = 1 : 45.51.

Es sind jedoch nicht die großartigen Naturschönheiten allein, die uns während unserer Fahrt den östlichen Abhängen der Sierra Nevada entlang fesseln und bezaubern: wir



Die Eisenbahn in den höheren Theilen der Sierra Nevada.

bewundern auch gleichzeitig die mannichfaltigen, ingeniösen technischen Vorkehrungen, die zur siegreichen Ueberwindung der von einem mächtigen Gebirge gebotenen Hindernisse



Ein Schneedach in Californien.

führten. Ohne von irgend einer Seite eine Einrede fürchten zu müssen, darf ich behaupten, daß die Eisenbahn über die wilde Sierra Nevada, über ein Gebirge, dessen von Süden nach Norden streichender Hauptkamm eine mittlere Erhebung von etwa 8500 bis 9000 Fuß

hat, an Großartigkeit alle bis jetzt vorhandenen Gebirgsbahnen weitaus übertrifft.*)

Einzig in ihrer Art sind die an der Central-Pacific-Bahn zahlreich vorhandenen Schneedächer (Snow-Sheds), deren Zweck es ist, die in den höheren Theilen der Sierra Nevada zuweilen bis zu einer Mächtigkeit von fünfzehn Fuß fallenden Schneemassen für den Verkehr und den Betrieb unschädlich zu machen. Riesige Tannen- und Fichtenstämme, wie sie nur in dem großen Amerika die Sierra Nevada, Oregon und die Umgebung der am nordwestlichen Ende des Washington Territoriums gelegenen Bai Puget Sound hervorzubringen vermögen, wurden aufrecht tief in dem Erdboden befestigt, und zwar je nach den localen Verhältnissen zuweilen in einem gegenseitigen Abstande von nur wenigen Zoll, zuweilen aber von mehreren Fuß. Oben sind sie theils durch starke Balken verbunden, theils mit dicken Brettern

---

*) Die höchsten Gipfel der Sierra Nevada sind nach den neuesten Messungen der californischen Geological Survey (siehe J. D. Whitney's Yosemite Guide Book 1869): Mount Whitney im Tulare County (südliches Californien) 15,000 Fuß, Mount Shasta im Siskiyou County 14,440 Fuß, Mount Tyndall im Tulare County 14,386 Fuß, Mount Dana im Mariposa County 13,227 Fuß, Mount Lyell im Mono County 13,217 Fuß. Da der in Alaska gelegene Mount St. Elias, von dem man früher annahm, daß er 17,854 Fuß hoch sei, nur eine Höhe von 14,970 Fuß erreicht, so ist wahrscheinlich der in Californien liegende Mount Whitney der höchste Gipfel der Vereinigten Staaten. (Vergleiche die Seite 70 angegebenen Höhen der Gipfel in den Felsengebirgen.)

Die höchsten zwei Pässe der Sierra Nevada, die bis jetzt namenlos sind, erreichen eine Höhe von respective 12,400 und 12,057 Fuß; der Mono Paß im Mariposa County ist 10,765 Fuß hoch. Gletscher sind weder in den Rocky Mountains noch in den Felsengebirgen vorhander.

belegt, und zwar so, daß sie in der einen oder der anderen Weise kein flaches, sondern ein spitzes, schiefgeneigtes, gewöhnlich verandaartig hervorstehendes Dach bilden, auf dem bei seiner starken Neigung weder Schneemassen von großem Gewichte sich ansammeln, noch im allgemeinen die aus den Höhen hie und da herabstürzenden Lawinen Schaden anrichten können. Nur am 21. Februar 1870 hat eine gegen 6 Uhr Abends im Strong Canon (etwa drei englische Meilen östlich von der Station Summit) sich ablösende Lawine gegen hundert Fuß eines Schneedaches eingedrückt und die Bahn blokirt, die jedoch durch Anwendung mächtiger, äußerst sinnreich construirter Schneepflüge innerhalb zwölf Stunden wieder fahrbar gemacht ward.

Da noch überdies zuweilen die zur Herstellung der Schneedächer verwandten Balken an ihrer vertikalen Außenseite mit Brettern bekleidet sind, fährt man weite Strecken durch nahezu vollständig geschlossene Holzschuppen, in die, gleichwie in Tunnels, der Sonne Strahlen nur so spärlich eindringen, daß immer das Zwielicht, häufig sogar die Dämmerung vorherrscht. Diese Schneedächer, deren Herstellung einen Kostenaufwand von 1,731,000 Dollars Gold verursachte, haben zur Zeit eine Gesammtlänge von 32 englischen, nahezu = 7 deutschen Meilen, die leider auf die kurze Entfernung von 40 englischen = 8.68 deutschen Meilen vertheilt werden mußten, so daß uns hierdurch der Anblick reizender Scenerien theils wesentlich gestört und verkümmert, theils gänzlich entzogen wird. Als die Bahn eröffnet wurde — im Mai 1869 — konnte ich, weil damals diese ebenso nothwendigen wie nützlichen Schneedächer weder die gegenwärtige Ausdehnung noch die mit Brettern bekleideten Seitenwände hatten, der Sierra Nevada Natur-

schönheiten ganz anders genießen, als dies einem jetzigen Reisenden möglich ist.

Uebrigens sind es nicht die Schneedächer allein, die uns während der Fahrt die Aussicht auf manche herrliche Landschaft wesentlich beeinträchtigen, sondern auch mächtige Einschnitte und insbesondere die fünfzehn in der Sierra Nevada befindlichen Tunnels, deren Gesammtausdehnung sich auf 6262 Fuß beläuft; der in der Nähe des Summits, des höchsten Uebergangspunktes, angebrachte Tunnel Nr. 6, der ausgedehnteste der ganzen Pacific-Bahn, ist 1659 Fuß lang. Von den riesenhaften Sprengarbeiten, die bei dem Bau der Bahn verrichtet werden mußten, wird man sich annähernd eine Vorstellung durch die Erwägung des Umstandes machen können, daß nach den Mittheilungen von Samuel Bowles für Pulver allein nahezu eine Million Dollars Gold verausgabt worden sein sollen.

* * *

Daß die Fahrt mit der Bahn über die Sierra Nevada, der oben erwähnten Umstände ungeachtet, einzig schön ist, daß sie etwas Märchenhaftes an sich hat, daß sie jeden, auch den Nüchternsten, erhebt und begeistert: wird mir wohl Niemand bestreiten, der sie gemacht hat. Der Genuß wird durch die auf der Bahn vorhandenen trefflichen Einrichtungen erhöht. Reizend schildert der von mir bereits erwähnte Theodor Kirchhoff aus San Francisco die Eisenbahnfahrt über die Sierra Nevada in dem folgenden Gedichte, das er im April 1870 im „California Democrat" veröffentlicht hat. Ich bemerke erläuternd, daß der „Pullmann'sche Hotelzug" seit Ende April 1870 San Francisco jeden Donnerstag verläßt,

nicht wie früher jeden Mittwoch; die Seite 8 im Texte und Seite 10 in der Anmerkung von mir gemachte Angabe ist daher zu berichtigen.

Im „Hotelzug" der Pacific-Eisenbahn.

Wir spannten den eisernen Rappen vor,
Auf Flügeln des Dampfes zu jagen
Zweitausend Meilen vom goldenen Thor
Zum Missouri, im glänzenden Wagen;
Hoch unter den Wolken, im donnernden Zug,
Durch endlose Wüsten, im sausenden Flug, —
In vier gemessenen Tagen.

Ade, du herrlich grünende Flur,
Ade, ihr Frühlingsgefilde!
Dich, Goldland, schmückte die Mutter Natur
Im paradiesischen Bilde!
Der Himmel so tief, mit klarstem Blau,
Die Lüfte, im Winter sommerlau,
Wie im Tropenlande so milde.

Hinan die Sierra in donnernder Fahrt!
Nun schnaube, du muthiger Renner!
Ihr, die ihr in fremden Ländern war't,
Am Mont Cenis und am Brenner,
Ihr dachtet, dort gäb' es in Wolkenhöhn
Im Dampfzug Wunderdinge zu sehn: —
Jetzt staunet, wackere Männer!

Wir kreisen hinan, wie der Adler fliegt,
An schwindelnden Bergeshängen;
Unser Pfad über Brücken, thurmhoch, liegt,
Durch endlose Felsenengen;
Wir spotten der mächt'gen Lawinen Gekrach, —
Unterm festen Vierzigmeilen-Dach
Kann kein Schnee die Straße bedrängen.

Wir tafeln im fliegenden Speisepalast,
Wie kein König jemals geträumet.
Es eilen die Meilen; die Gläser gefaßt
Und den seltenen Wunsch nicht versäumet:
Aus goldenem Füllhorn schöpfte uns dies
Das californische Paradies, —
„Ihm ein Hoch, da der Becher schäumet!“

In kreisende Weite schweift der Blick
Beim Festmahl auf Dampfesflügeln.
Die Wälder, die Gipfel bleiben zurück
Und werden zu Büschen und Hügeln.
Dort unten der Faden silberhell,
Es ist ein Strom mit breiter Well',
Drin riesige Wälder sich spiegeln.

Und kommt die Nacht, so kehren wir ein
In kosige Schlafgemächer.
Was kümmert der Sturm uns! er brause darein
Und hagle an Scheiben und Dächer!
Wir hören auf donnernder Fahrt ihn kaum,
Auf der Windesbraut Flügeln; beim süßen Traum
Verhallt er schwächer und schwächer.

So sausen wir über Sierra's Höhn;
Dann durch traurige Wüstenflächen
Und endlose Wildniß. Wie ist's so schön,
Im Waggon von der Wüste zu sprechen,
Von den Emigranten der alten Zeit,
Von Indianern und blutigem Streit, —
Im „Hotelzug“, beim Schmausen und Zechen!

Frischauf, du Rappe und spute dich schnell!
Zu des Salzsees reichem Gelände,
Des landumschlossenen Meeres Well',
Zu Weber's Schluchten dich wende.
Zweitausend Meilen, — du kennst den Weg
Durch Echo Canon's Felsensteg,
Und die thurmhoch rothen Wände!

Hinan der Felsengebirge Grat, —
Achttausend Fuß über dem Meere!
Hinunter auf tiefbeschneitem Pfad, —
Durch der Ebenen endlose Leere! —
Wir tragen ja des Jahrhunderts Geist,
Der auf Dampfesflügeln die Welt umkreist,
Mit uns vom Meer zum Meere!

Ehe der Sierra Höhen mit Schienen versehen waren, hatte man sie auf gefährlichen Wegen mit Kutschen (Stages) zu überschreiten, die von einem prachtvoll aufgeschirrten Sechsergespanne gezogen wurden, wie sie auch heute noch im Innern Californien's gebräuchlich sind; die schönsten Stages fährt die Wells-Fargo-Expreß-Compagnie.

Eine anschauliche Schilderung des Ueberganges über die Sierra mit der Kutsche gibt uns ebenfalls wieder Theodor Kirchhoff in dem folgenden schwungvollen Gedichte, das ich seinem bereits Seite 71 erwähnten im Vereine mit seinem Bruder Christian herausgegebenen Werke „Adelpha" entnehme.

Stagefahrt über die Sierra Nevada.

Was donnern die Stages, von Silber schwer,
Wie ein Sturm durch Virginia's Straßen daher?
Was jagen die Sechsergespanne so wild
Dahin durch Washoe's ödes Gefild?

Zurück, ihr wüsten Gebirge dort!
Zum grünenden Goldland treibt es mich fort,
Zu schattigen Wäldern und blumigem Plan,
Und dem tiefaufschwellenden Ocean.

Eure silberdurchflochtenen Kuppen schaun,
Als wär'n aus dem Chaos sie losgehaun,
Als wanderte jüngst mit dem Feuerbrand
Ein zerstörender Engel durch's trauernde Land.

Ho, tummle dich munter, mein Sechsergespann!
Im Galopp die breite Sierra hinan!
Greift aus, ihr Rosse, die Peitsche knallt,
Und das Hurrah vom Berghang wiederhallt!



Ein Tunnel in der Sierra Nevada.

Seht! drunten am schwindelnden Abgrund drängt
Sich ein Meer von Fichten, von Felsen durchmengt;
Hoch oben fliegen am Bergeshang
Auf schmalen Pfaden die Renner entlang.

Du Kutscher, hab' Acht auf's blanke Geschirr,
Auf der langen Zügel buntes Gewirr!
Ein irrender Blick, und tief hinab
Geht's krachend in's felsenumgürtete Grab.

Ihr Gipfel da droben, mit Schnee bedeckt,
Hat das jauchzende Echo euch aufgeweckt?
Du brausender Bach im Thalgrund tief,
Hast weitergesagt, was der Felsblock rief?

Ho! lustig, ihr Rosse, von Staub umhüllt,
Und du donnernde Stage, mit Schätzen gefüllt!
Im Galopp bergunter, bergauf, — hurrah! —
Wie ein Sturmwind nach California!

* * *

Gegenwärtig, wo wir das Gebirge mit der Bahn überschreiten, können wir uns mit vollem Genusse an den zahlreichen in der Sierra Nevada sich drängenden Naturschönheiten nur dann laben, wenn wir, an irgend einer Station den Zug verlassend, einen Ausflug unternehmen, wozu uns gar häufig einladende Gelegenheit geboten ist. Von Truckee (120.7 englische = 26.17 deutsche Meilen östlich von Sacramento), einem Orte, der wegen der zahlreichen in seiner Nähe befindlichen Holzsägemühlen interessant ist, führt uns die Postkutsche nach dem nur zwei englische Meilen abliegenden Donner See, dessen nähere Besichtigung ebenso lohnend ist, wie jene des von ersterem Orte 14 englische = 3.04 deutsche Meilen entfernten 6250 Fuß über der Meeresfläche gelegenen Sees Tahoe (sprich Tahó). Dieser See — sein Name wurde durch eine Bill, die am

9. Februar 1870 die Legislatur des Staates Californien passirte, in Lake Bigler umgewandelt — ist 12 englische = 2.60 deutsche Meilen breit und 21 englische = 4.55 deutsche Meilen lang, und befindet sich, halb im Gebiete von Californien, halb in dem von Nevada gelegen, inmitten einer überaus malerischen Gebirgsnatur.*)

Von Dutch Flat sowohl, als von Colfax gelangen wir nach wenigen Stunden Fahrt zu den höchst interessanten in der Umgebung der californischen Städte Graß Valley und Nevada befindlichen Goldminen; sie verschaffen uns einen klaren Einblick in die verschiedenen, zur Gewinnung dieses vielgesuchten Metalles angewandten Verfahrungsweisen und in die riesigen zu diesem Zwecke ausgeführten Arbeiten, die von Unternehmungsgeist nicht minder wie von Thätigkeit ehrenvolles Zeugniß ablegen.

Bei all diesen Ausflügen, deren eingehendere Schilderung ich mir nebst dem Berichte über manche andere von San Francisco in das Innere Californien's unternommene für eine spätere Zeit vorbehalte (Besuch des Yosemite Thales und der Riesenbäume, Sonoma und

*) Unter den mannichfachen Vorschlägen, die gegenwärtig zur hinreichenden Versorgung San Francisco's mit gutem Trinkwasser gemacht werden — der Civilingenieur W. H. Bryan bespricht sie eingehend im San Francisco Weekly Bulletin vom 25. März 1870, — findet sich auch der riesige Plan, den seiner wundervollen Umgebung wie seines klaren Wassers wegen hochberühmten See Tahoe durch eine Wasserleitung mit San Francisco zu verbinden und dieser Stadt einen auch für die späteste Zeit hinreichenden Wasservorrath zuzuführen. Eiserne Röhren von 7 bis 8 Fuß Durchmesser und 110 englische = 23.86 deutsche Meilen lang würden dann die crystallenen Fluthen des vielgepriesenen Bergsees nach der Küste führen, unterwegs verschiedene andere Städte mit dem unerläßlichen Elemente versorgen und — wie der Anschlag einstweilen berechnet, — nicht über zehn Millionen Dollars Gold kosten.

Herrn Jakob Gundlach's Rhine-Farm, Umgebung von San José und die New-Almaden-Quecksilberminen, Benicia und Umgebung rc.), haben wir auch Gelegenheit, die seltene Schönheit des Waldes und die Reize, die er der Sierra Nevada verleiht, durch eigene Anschauung kennen zu lernen. Finden wir auch nur an verhältnißmäßig wenigen, zur Zeit von jeder Bahn weit abliegenden Stellen eines der großartigsten Erzeugnisse der vegetabilischen Welt, nämlich die ehrwürdigen uralten Riesenbäume, die den Cedern am nächsten stehende Sequoia gigantea *Torrey**) (früher auch Wellingtonia und Washingtonia genannt), die sich leider als im Aussterben begriffen charakterisiren und, wenn auch nicht an Umfang, doch an Höhe, nur noch von einzelnen in Australien vorkommenden Eucalyptus-Arten übertroffen werden: das Vorhandensein einer Unzahl anderer prachtvoller Bäume, unter denen ich nur anführe Pinus Lambertiana *Dougl.*, Pinus ponderosa, Abies Douglasii, Picea grandis und amabilis, Sequoia sempervirens *Endl.*, läßt uns diesen Mangel gar nicht bemerken **).

*) Ganz vorzügliche Zeichnungen der im Calaveras County befindlichen Riesenbäume hat Eduard Vischer zu San Francisco unter dem Titel „The Mammoth Tree Grove, Calaveras County, California" veröffentlicht; auch die von C. L. Watkins zu San Francisco vortrefflich gefertigten Photographien und steroscopischen Ansichten der Sequoias sind rühmend zu erwähnen.

) Wer sich für die Flora der Sierra Nevada und Californien's interessirt, sei hier auf „Names of California Plants, collected mainly in 1866 and distributed by Henry N. Bolander" verwiesen. Dieser ebenso thätige wie gelehrte Botaniker — er wohnt 359 Jessie Street, San Francisco, — dem ich so viele wichtige Angaben über die pflanzengeographischen Verhältnisse Californien's verdanke, wird sicher gern bereit sein, auf Wunsch seinen Catalog zu übersenden. Polemonium confertum ***Gray,* die bei 13,000 Fuß an den Abhängen des Mount

Mehr als einmal haben der Sierra herrliche Wälder in mir unvergeßliche Erinnerungen an die Waldvegetation des höchsten, von mir ebenfalls durchzogenen Gebirges unserer Erde, des Himalaya, wach gerufen.*) Gleichwie im Himalaya finden wir auch in der in Californien gelegenen Sierra Nevada die Schönheit des Waldes durch einen ihn umwölbenden, im Sommer nie durch Wolken getrübten Himmel erhöht, der an Reinheit, Glanz und Pracht jenem der Tropen gleichkömmt, ohne uns jedoch durch die ihm entströmende Gluth zu versengen. Eine balsamische Luft, die wir mit unbeschreiblichem Wohlbehagen einathmen, durchsäuselt zu jeder Jahreszeit diese prachtvollen Wälder, in denen jeder an sich selbst die Wahrheit der Worte des Dichters (Heinrich Zeise zu Altona) erfährt:

„Die Ruhe, die das All umschlungen,
Zieht auch in deine Seele ein;
Der inn're Zwiespalt ist verklungen,
Du hast den Frieden dir errungen,
Des Herzens Saiten tönen rein."

Aber diese herrlichen Bäume, gleichsam in richtiger Ahnung fürchtend, daß des Menschen gewaltige, ebenso viel zerstörende wie erschaffende Hand auch sie angriffe, daß auch sie unter wuchtigen Axtschlägen ihr zartes Leben aushauchen müßten, wachsen häufig an Stellen, die so steil, so unzugänglich sind, daß des Menschen Fuß sie wohl niemals wird betreten können.

Dana wächst, ist die höchste bis jetzt von Herrn Bolander in Californien gefundene Pflanze.

*) Siehe meine Abhandlung: „Der Charakter der Vegetation im Himalaya" im XXII—XXIV. Jahresbericht der „Pollichia", 1866 pp. 27—36.

Im Himalaya sowohl, als in der Sierra Nevada sehen wir das Walten und Schaffen der Natur in ihrem Urzustande; da lassen sich die Formen, da lassen sich die Gestalten der Bäume in ihrer Individualität erkennen; denn da ist keine gewaltige Schlingpflanze, da ist kein starkes Farrenkraut, da ist kein lästiger Parasit, der den Stamm neidisch umgarnte, der ihn seiner besten Säfte beraubte, der ihm den zu seiner vollen Entwickelung nöthigen Raum verkümmerte; da ist bald da bald dort eine Quelle crystallhellen und köstlichen Wassers, bald da bald dort ein rauschender Gießbach.

Die Wichtigkeit, die dem Walde im Haushalte der Natur zukömmt, wird in Californien ebenso außer Acht gelassen, wie in den östlichen Staaten. Ohne die geringste Rücksichtsnahme auf die Zukunft wird er zerstört und verwüstet, so daß schon manche, noch vor wenigen Jahren mit majestätischen Waldbäumen gezierte Gegenden nunmehr mit verkrüppeltem Gestrüppe überlagert sind. Nirgendswo in Amerika kennt man weder eine wissenschaftliche noch practisch-rationelle Benützung des Forstes.

Wenn auch Californien's Wälder keineswegs den Reichthum an verschiedenartigen und werthvollen Nutzhölzern aufzuweisen haben, dessen sich die östlichen Staaten erfreuen, so könnten sie dennoch in ganz anderer Weise, als dies bis jetzt geschah, verwerthet und ausgebeutet werden. Noch sind nämlich die höher gelegenen reichbewaldeten Gebirgsgegenden der Sierra Nevada nur spärlich bevölkert; noch sind sie eine nahezu unbeschränkte Domäne des Digger-Indianers. Tausende könnten ein dauerndes Glück für sich, ihre Mitmenschen und ihre Nachkommen durch Ansiedelung und Bebauung im Gebirge Californien's begründen. Hierdurch wäre überdies die Möglichkeit geboten, erfolgreich zum Besten der leidenden Mensch-

heit sowohl, als im materiellen Interesse Californien's selbst, zur Errichtung von Gesundheitsstationen (von Sanitarien, wie die Engländer in Indien sagen) in einem Gebirgslande zu schreiten, das an Großartigkeit den Alpen Europa's nahezu gleichkömmt, sie jedoch an Eigenthümlichkeit einzelner Scenerien und an Lieblichkeit des Klimas übertrifft. Denn der klimatologischen Medicin, einer Wissenschaft, die erst in neuerer Zeit geschaffen wurde und deren Werth und Wichtigkeit von Tag zu Tag immer deutlicher hervortritt, ist in dem leicht zugänglichen Californien ein ebenso großes Feld ihrer segenspendenden Thätigkeit geboten, wie in dem schwer erreichbaren Himalaya; in beiden Gebirgen treffen wir Regionen, die sich für Lungenkranke außerordentlich zuträglich erweisen.

Gerade jetzt, wo die Vollendung der pacifischen Bahnen zwischen November 1869 und April 1870 einen weit größeren Zufluß von Arbeitskräften nach Californien gebracht hat, als zur Befriedigung des laufenden Bedürfnisses erforderlich ist, wo Tausende von Bewohnern der östlichen Staaten, geködert durch Berichte über die hohen californischen Löhne, die durch die chinesische Einwanderung wesentlich gedrückt wurden und später aller Wahrscheinlichkeit nach noch mehr herabsinken werden, in unüberlegter Weise, vielleicht auch auf falsche Vorspiegelungen hin, eine behagliche Existenz aufgaben, um sie, wie sie wähnten, mit einer glänzenden im Goldlande zu vertauschen, in welchem sie, unfähig ihre Kräfte zu verwerthen, brodlos umherlungern und die Mittel zur Rückkehr in ihre frühere weit entlegene Heimathsstätte nicht besitzen: würde es um so mehr für unternehmende Capitalisten eine lohnende und dankbare Aufgabe sein, unter Zuziehung dieser Arbeitskräfte in oben angedeutetem Sinne Californien's Hülfsquellen zu vermehren, als dieses Landes

Zukunft sicher nicht in der mehr oder minder lotteriehaften Ausbeutung seines Goldes, sondern vielmehr in der nachhaltigen Bebauung seines für die Hervorbringung jedes pflanzlichen Produktes geeigneten Bodens besteht.

* * *

Für eine spätere Zeit muß ich mir eine eingehendere Schilderung Californien's sowohl, als seiner wundervollen Alpenwelt vorbehalten; es ist für uns jetzt Zeit, vom Summit die Reise mit der Central-Pacific-Bahn nach ihrem nicht mehr fernen Endpunkte Sacramento fortzusetzen.

Dieselben reizenden Naturbilder, die uns beim Hinaufsteigen auf den Scheitel der Sierra Nevada entzückten, begleiten uns auch bei dem steilen Hinabfahren an ihren westlichen Abhängen. In rascher Folge reihen sich die jetzt dicht aneinanderliegenden, nicht mehr, wie bislang aus Zelten und Bretterbuden, sondern aus niedlichen, soliden Häusern bestehenden Städte, unter denen besonders Cisco, Colfax und Auburn (letzterer Ort ist nur mehr 36.7 englische = 7.69 deutsche Meilen von Sacramento entfernt) zu nennen sind. Der Fall der Bahn ist noch immer ein so bedeutender, daß unser Zug durch seine eigene Schwere fast ohne alle Benutzung des Dampfes die tiefer gelegenen, ungemein fruchtbaren Thäler und die so reichlich gesegneten Ebenen erreicht.

Allmählich wird der Charakter der Vegetation ein anderer; er büßt manche seiner bisherigen Schönheiten ein. Denn an die Stelle der hohen schlanken Pinus treten unansehnliche Eichen, die mit Gestrüpp aller Art vermischt sind. Gar nicht selten sehen wir während der heißen trockenen Sommermonate große Flächen von Pflan-

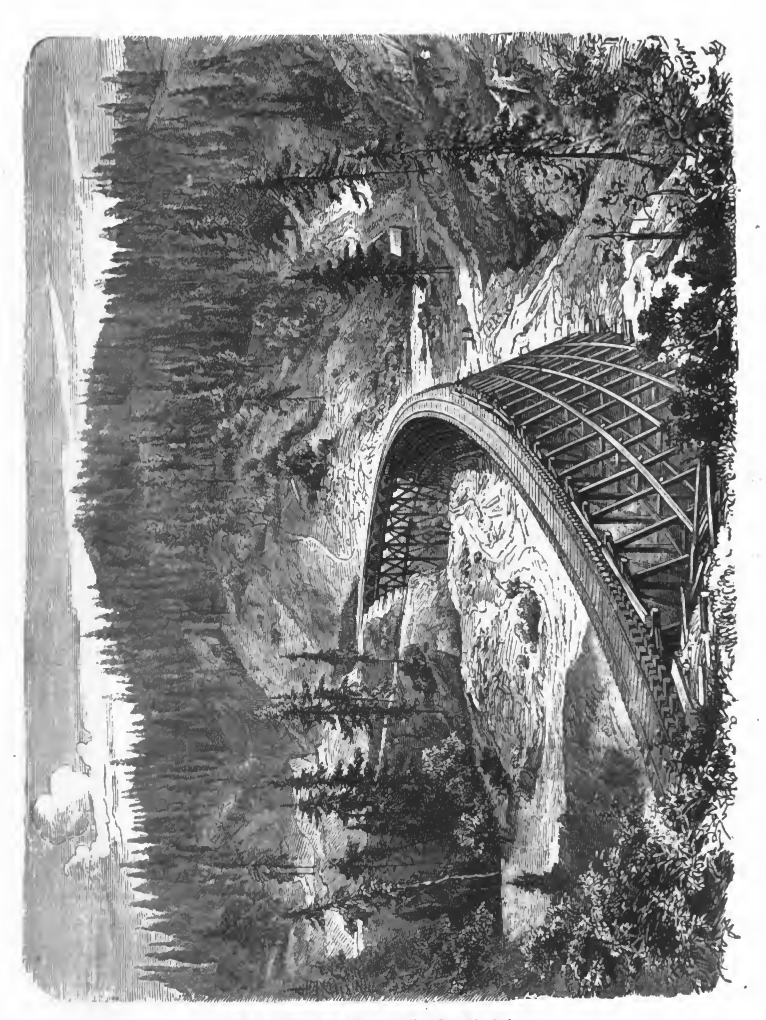
zen bedeckt, die augenscheinlich nach Wasser lechzen, da sie der großen Dürre halber vielfach welk, theilweise sogar verdorrt sind.

Nachdem wir auf der 5145 Fuß langen 31 Fuß über dem Wasserspiegel erbauten prachtvollen Brücke*) den American River überschritten haben, betreten wir drei englische Meilen später den Endpunkt der Bahn, — Sacramento, die Staatshauptstadt Californien's.

In Folge seiner äußerst günstigen Lage an einem Flusse, der von Segel- und Dampfschiffen zu jeder Jahreszeit befahren werden kann, ist Sacramento ein äußerst wichtiger Handelsplatz. Um den Verheerungen vorzubeugen, die bereits zweimal die Ueberschwemmungen des Sacramento Flusses und des American River besonders in den Jahren 1851—2 und 1861—2 verursachten, hat man, ähnlich wie in Chicago, ganze Stadttheile sechs bis zehn Fuß hoch in einer Weise gehoben (raised), die man in Deutschland nicht kennt und bei uns vielfach für unglaublich hält.

Neben einer bedeutenden Anzahl steinerner Gebäude finden wir viele hölzerne und auch etliche Adobehäuser; letztere werden aus ungebrannten Backsteinen aufgeführt, die aus zwei Dritteln Sand und einem Drittel leichtem Lehm oder Staub bestehen, an der Sonne getrocknet werden und von großer Festigkeit sind. Eine Menge schattiger Bäume und niedlicher Gebüsche, die häufig die Wohnungen umgeben und während der Sommermonate gar nicht selten von Kolibris umflattert werden, gewähren im Vereine mit freundlichen Gärten, die reichlich die auf sie verwandte Mühe lohnen, ein äußerst anziehendes Bild. Unvergeßlich

*) Sie wurde am 25. März 1870 durch Brandstiftung theilweise zerstört; der hierdurch angerichtete Schade wird auf 100,000 Dollars Gold geschätzt.



Ein Viaduct der Central-Pacific-Eisenbahn.

wird jedem der einzige Anblick bleiben, den an einem wolkenlosen Sommertage ein von Kolibris umschwärmter Strauch gewährt. Die summenden, nach allen Richtungen schwirrenden winzigen Vögel, die wohl gar mancher Anfangs für große Schmetterlinge hält, flattern rastlos, scheinbar niemals zur Ruhe gelangend, einige Fuß über der Erde umher; in allen Farben schillert weithin ihr prachtvolles Gefieder; man kann sich stundenlang an diesem wundervollen Naturschauspiele ergötzen, dessen große Mannichfaltigkeit und seltene Schönheit mir bis dahin unbekannt war. Aber gleichzeitig mit den Kolibris treten auch, mit besonderer Vorliebe in der Nähe der Flüsse, in nicht geringer Anzahl eine Art Mosquito's auf, die sich im Sommer dem neuen Ankömmling äußerst unangenehm bezeigen; er hat sich vor ihnen besonders während der Nachtzeit durch Vorhänge (mosquito bars) zu schützen.

Sacramento, am linken Ufer des gleichnamigen Flusses etwas unterhalb seiner Mündung in den American River gelegen, wurde im Frühling 1849 gebaut; seine heutige Bevölkerung — im Jahre 1860 belief sie sich auf 13,785 Seelen — beträgt den Angaben des neuesten Adreßbuches zufolge 24,600 Seelen. Deutsche, allen Berufsständen angehörig, sind in großer Anzahl vorhanden; seit Mai 1869 erscheint in deutscher Sprache das von den Herren K. F. Wiemeyer, A. M. Schutt und C. Schmitt herausgegebene „Sacramento Journal". Nicht wenig überrascht war ich, als mir Herr Louis Schäfer, der Besitzer des Pacific-Hotels, eine Anzahl Nummern des Wochenblatts meines Wohnortes, des „Gießener Anzeiger", überreichte.

Von den zu Sacramento bestehenden deutschen Vereinen sind die Turner-Harmonie und der Arion besonderer Erwähnung werth, deren vorzügliche Leistungen ich während des am 9. Juli 1869 mir freundlichst gebrachten Ständ-

chens aus eigener Erfahrung zu würdigen und kennen zu lernen Gelegenheit hatte. Es muß auch der Verdienste gedacht werden, die sich Professor C. Winter (ein Hannoveraner) um die Pflege der Musik erworben hat.

Der amerikanische Arzt Dr. Frey besitzt eine von ihm selbst während vieler Jahre mit unendlicher Mühe und unter vielen Kosten angelegte äußerst werthvolle Sammlung von Mineralien und Stufen aller Art, die insbesondere an prachtvollen Gold- und Silberexemplaren Californien's und Nevada's ungemein reich ist; der Schweizer Carl Wolleb ist der Entomologe Sacramento's.

In einem großen, in 56 und 58 K Straße gelegenen Gebäude Sacramento's befinden sich die zahlreichen, ebenso praktisch, wie geschmackvoll eingerichteten Bureaux der Central-Pacific-Eisenbahn. Hier war es, wo ich das Vergnügen hatte, mit der Mehrzahl der Männer bekannt zu werden und von ihnen der auszeichnendsten Aufnahme mich zu erfreuen, deren Energie das Zustandekommen dieser Bahn, aller sich entgegenstellenden Hindernisse ungeachtet, wesentlich zu danken ist: Gouverneur Leland Stanford, Präsident; S. S. Montague, Hauptingenieur; Mark Hopkins, Schatzmeister; C. B. Crocker, Rechtsconsulent; und B. B. Redding, Landcommissär der Central-Pacific-Bahn. Leider war der wackere Ingenieur Theodor D. Judah vor Vollendung der Bahn gestorben; seine allgemein anerkannten großen Verdienste beruhen besonders darin, daß er als der Erste den für die Bahn geeigneten Uebergang über die Sierra Nevada auffand, und zwar zu einer Zeit, in der man denselben ganz allgemein für eine von der Technik nie zu lösende Aufgabe betrachtete.

Ich muß auch der wichtigen Mittheilungen dankbar Erwähnung thun, die ich der Güte des im Ingenieur-

bureau beschäftigten Beamten, Herrn A. Steiner, (aus Tyrol) verdanke. Eine ebenso angenehme wie werthvolle Ueberraschung waren für mich eine Anzahl der prachtvollen von Alfred A. Hart gefertigten stereoscopischen Ansichten, die mir im Namen der Pacific-Bahn deren Hauptingenieur, Herr S. S. Montague, während meines zweiten Aufenthalts in Sacramento (im Juli 1869) als Geschenk übersandte. Mit Ausnahme von zwei Abbildungen wurden sämmtliche, dem vorliegenden Werkchen beigegebenen Illustrationen, nach Hart's stereoscopischen Aufnahmen gefertigt.

Ueberdies hatte mir bereits im Januar 1869 auf liebenswürdige Anregung der Herren Moritz Meyer und W. G. Taaks zu New-York der in dieser Stadt wohnende Vice-Präsident der Bahn, Herr C. P. Huntingdon eine bis zum 31. December 1869 gültige Karte zur beliebigen Benutzung der Bahn zuzustellen die große Freundlichkeit gehabt, die ich ebenfalls dankbarst bekunde*). Weder durch Annahme dieser Karte, noch

*) Diese Karte war auf einem 2 Zoll hohen und 3½ Zoll langen Kartonpapier, dessen Vorderseite grünen Ueberdruck hatte, gedruckt und lautete:

Not good for Excursion Train on opening of the Road. Special Passes given for that Train.

Central Pacific Rail Road of California.
No. 60.

Pass Prof. Schlagintweit
over the road
Until Dec. 31st 1869.

C. P. Huntingdon
V. Pres^t.

Die Rückseite lautete:

The person accepting this Free Ticket, in consideration thereof, assumes all risks of accidents, and expressly agrees that the Company shall not be liable under any circumstances,

jener, die mir die Union-Pacific-Eisenbahngesellschaft übersandte (siehe Seite 88), erwuchs mir die geringste Verpflichtung irgend einer Art gegen eine der beiden Gesellschaften, was ich hier zur Vermeidung von irrigen Auffassungen zu erwähnen geeignet erachte. Wer nur annähernd mit der großartigen Liberalität amerikanischer Eisenbahngesellschaften vertraut ist, wird bei der mir überall in den Vereinigten Staaten zu Theil gewordenen auszeichnenden Aufnahme das gegen mich von den Pacifischen Bahnen befolgte Verfahren nicht im Geringsten befremdlich finden.

Gewiß wird Jedermann mit großem Interesse die riesigen in unmittelbarer Nähe Sacramento's befindlichen Werkstätten der Bahn besichtigen, wie nicht minder das jetzt seiner Vollendung entgegengehende Capitol; letzteres Gebäude, das ich am 24. Mai 1869 in Begleitung des amerikanischen Advokaten S. L. Rogers besuchte, ist eines der großartigsten und prachtvollsten architektonischen Monumente längs der ganzen pacifischen Küste.

* * *

Die Central-Pacific-Eisenbahn, die ähnlich der Union-Pacific, zur Zeit nur ein selbstverständlich von Telegraphendräthen begleitetes Schienengeleise hat, und noch manche ihrer Bauten und Viaducte im Laufe der Zeit durch andere, nämlich solidere, wird ersetzen müssen, ist unablässig bemüht — was auch der neueste Bericht der Regierungs-

---

whether by negligence by their Agents, or otherwise, for any injury to the person, or for any loss or injury to the property, of the Passenger using this ticket.

☞ If presented by any other person than the individual named thereon, the conductor will take up this ticket, and *Collect Fare.*

commissäre anerkennend hervorhebt, — alle schadhafte Stellen in guten Zustand zu setzen.

Ein nicht unbeträchtlicher Theil der sehr bedeutenden Einnahmen, welche die Bahn seit ihrer Eröffnung erzielte, stammt aus dem Localverkehr, der besonders in Californien ein ungleich größerer ist, als auf irgend einer Strecke der Union-Pacific-Bahn.

Einen Unfall von irgend einer Bedeutung hat die Bahn seit ihrem Bestehen nicht gehabt.

Es war eine der großartigsten technischen Leistungen der Central-Pacific-Bahn, daß sie am 28. April 1869 zehn englische Meilen Schienen legte. Sie verwandte hierzu 8500 Arbeiter, 8000 Zug- und Lastthiere 6 Locomotiven und eine Unzahl von Wagen aller Art. Hätten ihr noch weitere Materialien (Schienen, Schwellen rc.) zur Verfügung gestanden, so wäre es ihr möglich gewesen, an einem einzigen Tage eine Strecke von zwölf englischen Meilen mit Schienen zu belegen.

IV.

Die Western-Pacific-Eisenbahn.

Die Western-Pacific-Eisenbahn.

Das letzte Glied in dem großen continentalen Schienenwege, der gegenwärtig in Nordamerika den atlantischen Ocean mit dem stillen Meere verbindet, bildet die zwischen Sacramento und San Francisco seit 6. September 1869 eröffnete, 138 englische = 29.93 deutsche Meilen lange Western-Pacific, oder, wie sie richtiger mit vollem Namen heißt, Western-Pacific-Eisenbahn von Californien *), die uns jetzt zur Reise zwischen den beiden obengenannten californischen Städten den dritten, wenn auch keineswegs kürzesten Weg bietet. Denn bereits vor ihrer Eröffnung war uns eine doppelte Möglichkeit gegeben, San Francisco von Sacramento aus zu erreichen: nämlich entweder in einer acht- bis neunstündigen Fahrt auf einer 125 englische = 27.11 deutsche Meilen langen

*) Die erste Eisenbahn nicht nur Californien's, sondern überhaupt der Pacifischen Staaten, wurde im Jahre 1856 eröffnet; sie führte von Sacramento das linke Ufer des American River entlang nach der 22½ englische = 4.88 deutsche Meilen entfernten Stadt Folsom.

Wasserstraße, die uns zunächst den Sacramento Fluß und dann die Suisun, San Pablo und San Francisco Baien hinabführt (vorüber an den Orten Freeport, Rio Vista, Collinsville und Benicia), oder in etwas weniger als fünf Stunden mit Benutzung der seit November 1868 vollendeten California-Pacific-Eisenbahn, die uns von Sacramento über Fairfield nach der 60 englische = 13.01 deutsche Meilen entfernten, an der Nordostseite der San Pablo Bai gelegenen Stadt Vallejo*) bringt, von wo aus wir dann nach einer kurzen Fahrt mit dem Dampfboote unsere Reise nach dem noch 23 englische = 4.99 deutsche Meilen entfernten San Francisco fortzusetzen haben. Obschon der letztere Weg, dessen Gesammtlänge (Schienenweg und Dampfschifffahrt) 83 englische = 18.00 deutsche Meilen beträgt, der bei weitem kürzeste zwischen Sacramento und San Francisco ist, so benützen doch fast Alle, die größere Entfernungen zu bereisen haben, die 138 englische = 29.93 deutsche Meilen lange Western-Pacific-Eisenbahn, da auf ihr das störende Wechseln der Wagen umgangen wird. Doch sind wir auch bei der Benutzung dieser Bahn zur Zeit genöthigt, zu Oakland, nur 5 englische = 1.08 deutsche Meilen vom Ziele unserer Reise entfernt, die Wagen mit der Dampffähre zu vertauschen, die uns dann über die Bai von San Francisco nach der Stadt führt. Wer diese kurze Wasserfahrt vermeiden will, kann, was ich später eingehender darlegen werde,

*) Die Arbeiten an der California-Pacific-Eisenbahn begannen zu Vallejo im December 1866 unter Leitung der Ingenieure R. L. Harris und D. B. Scott; im November 1868 war die Bahn bis zum Sacramento Fluß und im November 1869 bis Marysville fertig. Ihre Zweigbahnen sind: von Adelante nach Calistoga (die Napa Valley Railroad) und von Vaca nach Vacaville (4 englische = 0.87 deutsche Meilen).

nur mittelst des ziemlich bedeutenden Umweges über San José nach San Francisco gelangen. (Siehe Seite 166.)

Die Western-Pacific-Eisenbahn hatte leider wenige Wochen nach ihrer Eröffnung ein großes Unglück zu beklagen, da am 14. November 1869 gegen 9 Uhr Morgens ein aus acht Wagen bestehender Zug in der Nähe von San Leandro mit dem aus Alameda kommenden (dem sogenannten Alameda-Ferry-Train) zusammenstieß. Sechzehn Personen blieben auf der Stelle todt, und eine große Zahl Anderer erlitt mehr oder minder gefährliche Verwundungen. Glücklicherweise haben wir bis jetzt auf der ganzen Pacific-Bahnlinie von Omaha bis San Francisco keinen anderen Unfall dieser oder auch nur einer annähernd ähnlichen Ausdehnung zu verzeichnen.

Da zur Zeit, als ich in Californien weilte, die Western-Pacific-Eisenbahn nicht vollendet war und nur auf einzelnen Strecken befahren werden konnte, so beruhen meine auf ihre Anlage und ihren Bau bezüglichen Mittheilungen theils auf amtlichen Angaben und Daten, die ich vor wenigen Wochen durch die große von mir hier dankbarst erwähnte Güte des zu San Francisco lebenden Herrn Otto Wermuth erhielt, theils auf einem längeren in der Wochenausgabe der San Francisco Abendpost enthaltenen Aufsatze und auf Notizen, die ich verschiedenen californischen Zeitungen neueren Datums, insbesondere dem Weekly Bulletin, dann auch der California Staatszeitung und der Alta California entnommen habe.

Der von dem Ingenieur Frank Hinkley geleitete Bau der Bahn wurde durch zahlreiche Schwierigkeiten verzögert, die hauptsächlich der in dem Küstengebirgszuge gelegene Livermore Paß bot. Dort hatte man nicht nur einen 1162 Fuß langen Tunnel zu errichten — es ist der zweitgrößte auf der ganzen Pacific Bahn von Omaha bis

San Francisco*), — sondern es war auch nothwendig, weitausgedehnte Schluchten auszufüllen und mehrere tiefe Durchschnitte, insbesondere des 1400 Fuß langen Deep Cut zu machen.

* * *

Zunächst führt uns die Western-Pacific-Eisenbahn, die zur Zeit unter Leitung und Controlle der von mir bereits geschilderten Central-Pacific-Eisenbahn von Californien steht, in fast genau südlicher Richtung über Brighton und Galt nach Stockton. Letztere (48 englische = 10.41 deutsche Meilen von Sacramento entfernte) Stadt hatte ich Gelegenheit, näher kennen zu lernen, als ich mich dort aufhielt, und von da die zu Mariposa befindlichen Goldminen und das wundervolle Yosemite Thal besuchte. Dieses einzig schöne Thal, das Professor J. D. Whitney in seinem 1869 erschienenen „The Yosemite Guide Book" ebenso ausführlich wie vortrefflich beschrieben hat, hoffe ich später schildern zu können.

Stockton, der zahlreichen, in seiner Umgebung vorhandenen Windmühlen wegen auch häufig die City of Windmills genannt, drei englische Meilen östlich vom San Joaquin Flusse an einer schiffbaren Verzweigung desselben gelegen, hat nahezu 10,000 Einwohner und ist der wichtigste Handelsplatz des ganzen San Joaquin Thales. Außer der Bahn ist Stockton mit San Francisco auch noch durch eine täglich fahrende, der California Steam Navigation Company gehörige Dampfschiffslinie verbunden; wir berühren an der 110 englische = 23.86 deutsche Meilen langen Wasserstraße Antioch, New-York-Landing und Benicia.

*) Siehe Seite 140.

Wenn wir die 12 englische = 2.60 deutsche Meilen südlich von Stockton gelegene, über den San Joaquin Fluß führende Eisenbahnbrücke passirt haben, verlassen wir die von Sacramento bis hieher eingeschlagene Richtung und wenden uns jetzt bis zum Endpunkte unserer Reise wieder nach Westen. Bald betreten wir nun das der Küste des stillen Meeres parallel laufende Gebirge, die „Coast Range", über die uns der bereits erwähnte Livermore Paß hinüberführt. Die von uns hierauf durchzogene, bis an die Bai von San Francisco über 40 englische = 8.68 deutsche Meilen sich erstreckende Landschaft besteht theils aus immergrünen Auen und lachenden Gefilden, theils aus vortrefflichem, fast allgemein gut angebautem Ackerland; unser Weg führt uns oft mitten durch prachtvolle Weizenfelder hindurch. Wohl nirgends gibt es besseren Weizen, als in Californien; nirgendwo in den von mir bis jetzt bereisten vier Welttheilen, unter denen ich drei ziemlich eingehend kennen gelernt habe, fand ich besseres Brod, als das aus californischem Weizen gebackene. Vom Reichthume des Getreides in Californien geben folgende, der Wochenausgabe der zu St. Louis erscheinenden „Westlichen Post" vom 26. Januar 1870 entnommene Angaben einen deutlichen Beweis. Im Jahre 1869 sind aus San Francisco für 11,147,333 Dollars Brodstoffe ausgeführt worden. Der Gesammt-Brodstoff-Export betrug während der letzten vier Jahre 42,260,583 Dollars, gegen 8,725,743 Millionen in den vier Vorjahren, was einer Verfünffachung im Zeitraum von vier Jahren gleichkömmt.

Bei der San Leandro Junction, die 18 englische = 3.90 deutsche Meilen von San Francisco entfernt ist, mündet eine andere Bahn ein (die San Francisco und San José), auf der wir ebenfalls, allerdings auf einem Umwege von mehr als 60 englischen = 13.01 deutschen

Meilen (über San José, Redwood und San Mateo) nach San Francisco gelangen können, ohne nöthig zu haben, irgendwo die Bai überschreiten zu müssen. Schwere Frachtgüter werden ebenfalls, um das Umladen in das Dampfschiff zu ersparen, diesen weiteren Weg geführt.

Vorüber an San Leandro — 14 englische = 3.04 deutsche Meilen entfernt von San Francisco — kommen wir nach Oakland und bald darauf an den Endpunkt der Bahn, der sich zur Zeit auf einem 3500 Fuß langen, in die Bai hineingebauten Damme befindet. Soferne jedoch die vom Senator Cole dem Congreß zu Washington am 14. December 1869 vorgelegte Bill die Genehmigung erhält, wird der Endpunkt der Western-Pacific-Bahn so nahe an San Francisco herangerückt, daß man dann die Stadt mit Fährbooten in vier bis sechs Minuten erreichen kann. Cole's Bill ertheilt nämlich der Bahn unter ganz annehmbaren Bedingungen die Ermächtigung, auf der dicht in San Francisco's Nähe befindlichen Insel Yerba Buena (auch Goat's Island genannt) ihre Gebäude zu errichten. Nicht einmal der gewiegteste und erfahrenste Politiker der Vereinigten Staaten, geschweige ich, der ich mich nie in meinem Leben mit Politik befaßt habe, dürfte das Schicksal dieser Bill vorauszusagen im Stande sein, die bereits zwei Jahre früher — December 1867 — in etwas anderer Fassung vom Senator Nye eingebracht war.

Gegenwärtig haben wir in Oakland, einer seit dem Jahre 1852 incorporirten Stadt, die jedoch als eine mit prachtvollen Villen geschmückte 6000 Einwohner zählende Vorstadt San Francisco's zu betrachten ist, die Dampffähre zu besteigen, die uns nach dem 5 englische = 1.08 deutsche Meilen westlich gelegenen San Francisco führt. Zur Zeit befindet sich in Oakland die Universität von Californien, die später, nach Vollendung der für ihre Zwecke

dienenden Gebäulichkeiten, ihren Sitz in dem in der Nähe Oakland's gelegenen Orte Berkeley haben wird.

* * *

Je näher wir an San Francisco herankommen, desto mehr verändert sich der Charakter des Klimas. So groß auch seine Abwechselungen während unserer weiten, weiten Reise vom atlantischen Ocean bis hieher gewesen sein mögen: jetzt werden sie durch eine neue, von uns sonst während der Sommerzeit fast niemals, höchstens ganz vorübergehend beobachtete Eigenthümlichkeit vermehrt. Denn nun umgibt uns eine nebelige, aber dessenungeachtet keineswegs feuchte Atmosphäre, die besonders während der Sommermonate des Morgens und Abends in hohen Säulen oder mehr oder minder zusammenhängenden Haufen über San Francisco lagert und die Stadt sowohl, als ihre nächste Umgebung oft vollständig wie mit einem dichten Schleier umhüllt. Die Luft, in Folge heftiger Winde gewöhnlich in starker Bewegung, ist bedeutend kühler, als in den von uns bisher durchzogenen, vom Meere entfernteren Regionen, soferne sie nicht in beträchtlichen Gebirgshöhen liegen. Denn längs der Küstenstriche wehen fast das ganze Jahr hindurch nördliche und nordwestliche Winde, die während der nachmittäglichen und abendlichen Stunden ihre größte Intensität erreichen, oft aber ununterbrochen mit gleicher Kraft den ganzen Tag anhalten. Nicht nur jagen sie nebelige Massen in der wunderbarsten Weise hin und her, sondern sie verändern auch fortwährend die Gestalt der Wolken.

Für solche Personen, deren Respirationsorgane für jedweden ungewohnten Einfluß empfänglich und reizbar sind, erweisen sich, besonders dann, wenn sie sich wäh-

rend des Sommers die geringsten Nachlässigkeiten in Betreff ihres Anzugs zu Schulden kommen lassen, diese Winde, die im Vereine mit starken Nebeln San Francisco das ganze Jahr hindurch ein sehr gemäßigtes Klima verleihen, nicht nur unangenehm, sondern zuweilen selbst nachtheilig. Uebrigens gewöhnt sich, abgesehen von zarten und schwächlichen Personen, wohl jeder bei einiger Vorsicht leicht an die heftigen Seewinde, deren stärkende, belebende und anregende Einwirkung er dann sehr bald in äußerst wohlthuender Weise empfindet. Mit vollem Rechte ist wiederholt auf den Einfluß hingewiesen worden, den das Klima von San Francisco in unbestreitbarer Weise auf Körper und Geist ausübt: dem ersteren verleiht es frische Gesichtsfarbe und rosigen Teint, dem letzteren rastlose Thätigkeit, große Beweglichkeit, ungewohnte Energie und kühnen Unternehmungsgeist. Ich selbst befand mich in San Francisco ungemein wohl; unter den 36 Sommern, die ich bis jetzt in den verschiedensten Gegenden von vier Welttheilen zugebracht, habe ich keinen in einem mir angenehmeren und zusagenderen Klima verlebt.

In San Francisco's gemäßigter, aber zuweilen im Laufe des Tages bedeutenden Schwankungen unterworfener Temperatur trägt Jeder, gleich wie im Winter, so auch im Sommer warme Tuchkleider; Nachts sind selbst zur wärmsten Zeit starke Decken ganz unentbehrlich. Die Damen sieht man das ganze Jahr hindurch mit kostbarem Pelzwerk geschmückt, dessen sie sich jedoch häufig weniger aus Nothwendigkeit, als der Mode zu Liebe bedienen. Denn der Luxus*) der in San Francisco herrscht, ist,

*) Bei den großen Einnahmen, deren sich viele Bewohner San Francisco's zu erfreuen haben, fehlt es nicht an Mitteln, Luxus zu treiben. Ende Mai oder Anfangs Juni 1869 führte das Daily Morning Chronicle in einer Liste, unter dem Titel

nach unseren deutschen Begriffen wenigstens, kolossal. Außer Boston in Massachusetts, wo ich weitaus die größte Anzahl der reizendsten weiblichen Gestalten sah, weist wohl keine amerikanische Stadt so viele liebliche junge Mädchen auf, wie San Francisco. Leider ist auch heute noch das Zahlenverhältniß der Frauen und Männer in ganz Californien kein normales, da letztere noch immer überwiegend vorhanden sind.

Im Inneren Californien's ist allerdings das Klima von dem in San Francisco herrschenden wesentlich verschieden; dort sind die Sommertage oft so heiß, daß leichte Kleider ein Bedürfniß sind. Aber überall in Californien sind die Nächte kühl und erfrischend. In diesem Lande, das von allen Schätzen, die irgendwo sonst die Natur im Schooße der Erde barg, seinen reichlichen Antheil erhielt, in welchem nahezu alle in der kalten, gemäßigten und heißen Zone vorkommenden pflanzlichen Produkte in seltener Vollkommenheit gedeihen, hat auch Jedermann die Möglichkeit, sich das ihm angenehmste und passendste Klima auszusuchen. Nicht minder behaglich als in San Francisco fühlte ich mich in den waldigen, zwischen 3000 und 5000 Fuß über dem Meere gelegenen Gebirgshöhen und

„Our rich men" die Vor- und Zunamen aller Bewohner San Francisco's auf, deren steuerbares Einkommen im Jahre 1868 über 5000 Dollars Gold betrug; es sind 550 Personen. Jedem Namen war ganz genau das steuerbare Jahres-Einkommen für 1868 beigefügt, das sich bei Claus Spreckles auf 113,833, bei H. Miller auf 100,117, bei Michael Reese auf 100,120, bei Captain Thomas auf 79,272, bei Lloyd Tevis auf 62,688, bei Peter Spreckles auf 61,899, bei John Parrot auf 60,028 Dollars Gold belief, während eine beträchtliche Anzahl Anderer ein zwischen 30,000 und 50,000 Dollars Gold betragendes Jahreseinkommen versteuerten. Im Jahre 1867 war Alvinza Hayward's steuerbares Einkommen 166,000 Dollars Gold.

in dem weinreichen, nebelfreien und windstillen Sonomathale. Unvergeßlich bleiben mir die Stunden, die ich dort während der ersten Tage des Juli 1869 in Gesellschaft der Herren Jacob Gundlach, John C. Sack, Dr. Hans Beraz und des leider unterdessen verstorbenen Emil Dressel verlebte.

Die allgemeinen, für das Klima Californien's charakteristischen Eigenthümlichkeiten, die es wesentlich von dem östlich von den Felsengebirgen herrschenden verschieden machen, bestehen darin, daß die Sommer kühler und die Winter wärmer sind, als in den östlichen Staaten, und daß weder ein greller noch häufiger Wechsel von Hitze und Kälte eintritt. Auch ist die Luft trockener, und es gibt weniger bewölkte Tage und nicht so heftige Gewitter und Stürme wie im östlichen Amerika.

Eingehendere Mittheilungen über das Klima Californien's im Allgemeinen und über einzelne Theile dieses Landes im Besonderen enthalten die ebenso sorgfältig bearbeiteten wie reichhaltigen Werke: „The resources of California" by John S. Hittell, 4. edition. San Francisco 1868, A. Roman & Co. und „Californien", von Karl Rühl. New-York 1867, Verlag von E. Steiger, denen ich großentheils die folgenden weder in den östlichen Staaten Amerika's noch in Deutschland allgemein bekannten meteorologischen Angaben entnehme.

Während der Sommermonate, von Anfangs Juni bis Ende September, ja zuweilen bis Oktober kommen nur ausnahmsweise längs den Küstenstrichen leichte Regenschauer vor; im Inneren Californien's herrschen während dieser Zeit prachtvolle, fast immer wolkenlose Tage und tiefblaue Himmel. Der atmosphärische Niederschlag beschränkt sich auf die Zeit von Oktober bis Mai. Aber während sich in New-York der durchschnittliche Regenfall

auf 45.25 Zoll Regen beläuft, beträgt er in San Francisco nur 21.41 und in Sacramento 21.73 Zoll und ist fast ausschließlich auf die Winterzeit beschränkt. Allerdings ist die Größe des Regenfalls in verschiedenen Jahren bedeutenden Schwankungen unterworfen. Nach Thomas Tennent's Angaben im Weekly Bulletin vom 29. Oktober 1869 belief er sich in San Francisco während des Winters 1861—62 auf 49.27 (das scheint mir denn doch ein Druckfehler; wahrscheinlich wird es 29.27 heißen müssen), hingegen während der Wintermonate 1850—51 nur auf 7.18 Zoll. Am 20. December 1866 fielen zu San Francisco 7.67 Zoll, also an einem einzigen Tage etwas mehr, als einmal während eines ganzen Winters. Im Jahre 1869 stellte sich in San Francisco der erste Winterregen am 22. Oktober ein.

Schneefall gehört in den tieferen Theilen Californien's zu den größten Seltenheiten; innerhalb fünfzehn Jahren hat es in Sacramento nur viermal in dünnen Flocken geschneit, die mit Ausnahme des Schneefalls vom 18. December 1865, so wie sie die warme Erde berührten, nahezu sofort wieder verschwanden.

Während in San Francisco die *täglichen* Schwankungen in der Temperatur der Luft oft ganz erhebliche sind und nicht selten 20°, ja zuweilen sogar 40° Fahr. = 8°.9 und 17°.8 R. betragen, besteht in der *mittleren Temperatur der Monate* nur eine geringe Differenz; denn Januar, der kälteste Monat, hat eine Mitteltemperatur von 49° Fahr. = 7°.56 R. und September, der wärmste von 58° Fahr. = 11°.56 R. Die größte bis jetzt beobachtete Kälte war einmal im Januar 22° Fahr. = —4.°44 R., während andrerseits das Thermometer einmal bis 97° Fahr. = 28°.89 R. stieg. Im Inneren Californien's, wie in Sacramento und im San Joaquin Thale, sind

Temperaturen von 90° bis 100° Fahr. = 26° bis 30° R. fast in jedem Sommer während einiger Stunden zu beobachten.

Eine für San Francisco und überhaupt für manche Theile der californischen Küstenstriche charakteristische Eigenthümlichkeit ist das ziemlich häufige Vorkommen von Erderschütterungen, die sich theils in ungemein schwachen von vielen gar nicht verspürten Beben, theils aber auch in stärkeren Stößen äußern, die, wenn sie auch nur selten Schaden anrichten, dennoch nicht geringen Schrecken verursachen. In den „Proceedings of the California Academy of Natural Sciences Vol. III, San Francisco 1868“ hat Dr. John B. Trask alle seit Anfang dieses Jahrhunderts in Californien wahrgenommenen Erdbeben, soweit sie überhaupt aufgezeichnet wurden, in einer sehr sorgfältigen Abhandlung zusammengestellt, auf die ich Alle, die sich über diesen Gegenstand näher unterrichten wollen, verweise. In den dreizehn Jahren von 1850 bis 1863 ereigneten sich 110 Erdbeben, die sich auf die Jahreszeiten vertheilen wie folgt:

Winter 34, Frühling 24, Sommer 23, Herbst 29.

Das stärkste bis jetzt bekannte Erdbeben Californien's fand an einem Sonntag im September 1812 statt; es zerstörte die Mission San Juan Capistrano im Los Angeles County und soll durch den Einsturz der von Menschen erfüllten Kirche 30 bis 45 Personen das Leben gekostet haben. In San Francisco erfolgte am 21. Oktober 1868 das heftigste bis jetzt dort beobachtete Erdbeben, das manche Risse in Häuser machte, aber keinen Verlust an Menschenleben herbeiführte; die jüngsten Erdbeben ereigneten sich in dieser Stadt am 17. Februar und am 2. April 1870, jedesmal gegen Mittag. Selbstverständlich beschränken sich die Erderschütterungen nicht auf Califor-

nien allein, sondern sie machen sich auch noch in dem östlich davon gelegenen Nevada bemerkbar. So wurde in Virginia City am 26. December 1869 Abends ein sehr starker Stoß verspürt.

Diese kurzen klimatologischen Mittheilungen glaubte ich der nun folgenden allgemeinen Schilderung der größten Stadt Californien's vorausschicken zu dürfen.

* * *

San Francisco, in 37° 48′ nördlicher Breite und 45° 23′ westlicher Länge von Washington, der politischen Capitale der Vereinigten Staaten (122° 26′ westlicher Länge von Greenwich), zuweilen abgekürzt Frisco genannt, mit dem Beinamen „die Königin des stillen Meeres"*), theils am Fuße, theils auf der Höhe von Sandhügeln erbaut, entstand 1835 in der Weise, daß in der Nähe der im Jahre 1776 gegründeten Mission San Francisco, auch Mission San Dolores genannt, Capitän W. A. Richardson sein Zelt aufschlug, dem sich 1836 ein von Jakob P. Lease errichtetes Haus anreihte.

Diese junge Ansiedelung, die sich allmählich durch Zuzug Anderer zu einem kleinen Orte ausdehnte, hieß ursprünglich Yerba Buena, d. i. gutes Kraut; den jetzigen Namen San Francisco hat sie erst durch eine am 30. Januar 1847 vom amerikanischen Marinelieutenant W. A. Bartlett erlassene Verordnung erhalten, die wörtlich nach Philo Jakoby's Uebersetzung in dem von ihm herausgegebenen Almanach für Californien auf das Jahr 1865 lautet:

*) Siehe auch Udo Brachvogel's Schilderung „die Königin des stillen Meeres" in Westermann's Illustrirten Monatsheften, März 1870.

„In Anbetracht, daß der Localname von Yerba Buena, welchen gegenwärtig diese Stadt trägt, nicht über den Distrikt hinaus bekannt ist und von der Bucht, wo die Stadt liegt, herrührt:

„Deßhalb, um Verwirrung und irrige Namen in öffentlichen Documenten zu vermeiden und damit die Stadt auf öffentlichen Karten einen Namen habe,

„Ist hiermit verordnet, daß in allen amtlichen Documenten und Mittheilungen der Name San Francisco als derjenige dieser Stadt gebraucht werde.“

Die oben erwähnte Mission San Francisco besteht heute noch; ich habe sie am 30. Mai 1869 in Begleitung des von mir schon öfter erwähnten Herrn Otto Wermuth besucht. Den an die Mission anstoßenden katholischen Kirchhof, der seit 1867 nicht mehr benützt wird, fand ich mit vielen prachtvollen Monumenten geschmückt, aber in einer Weise vernachlässigt, die bei der großen sonst überall in Amerika auf Friedhöfe verwandten Sorgfalt in hohem Grade auffällig ist. Eine an Gräsern, Blumen und Unkraut aller Art reiche Vegetation überwucherte hier Alles. In den vier von mir bis jetzt bereisten Welttheilen habe ich nirgends eine solche, ebenso sehr zu beklagende wie tadelnswerthe Verwahrlosung eines erst seit wenigen Jahren außer Gebrauch gesetzten Gottesackers angetroffen. Mit großer Mühe nur gelang es mir, die an den Grabmonumenten angebrachten Inschriften, die alle in englischer Sprache abgefaßt sind, zu entziffern. Die eine enthielt die sehr richtigen Verse:

All you that now are standing by,
As you are now, so once was I,
As I am now, so you must be,
Therefore prepare to follow me.

Das heutige San Francisco liegt am westlichen Ende der gleichnamigen, 50 englische = 10.84 deutsche Meilen langen und 8 englische = 1.74 deutsche Meilen breiten Bai; die Einfahrt in dieselbe vom stillen Meere findet durch das „Goldene Thor" (auch Chrysopylis genannt, obschon vielleicht Chrysopylae nach Analogie von Thermopylae richtiger wäre; englisch „Golden Gate") statt, wie dieser im Küstengebirge vorhandene Durchbruch gar nicht unpassend bezeichnet wird. Am 28. Februar 1849 passirte der erste Dampfer, „die California", das Goldene Thor.

Das 6 englische = 1.30 deutsche Meilen von San Francisco entfernte Meeresgestade ist mit der Stadt durch einige Straßen verbunden, unter denen besonders die vortreffliche, in großartigem Stile angelegte nach dem Cliff House zu nennen ist. Sie führt zwischen kahlen Sandhügeln und Dünen hindurch, die nur hie und da mit Lupinen*) bewachsen sind, und gewährt häufig ein eben so anziehendes wie belebtes Bild. Denn während der Sommermonate wandern auf ihr, besonders Sonntags, Tausende zu Fuß, zu Pferd und zu Wagen dem Cliff House zu, um sich dort des Anblickes des brausenden Meeres und des nicht fernen Golden Gate zu erfreuen und sich überdies an dem einzig schönen Schauspiele zu ergötzen, das hunderte von Seelöwen (Robben vom Genus Otaria) dadurch gewähren, daß sie die von der Küste kaum einige hundert Fuß abliegenden Felsen, den „Seal

*) Nach Professor Heinrich N. Bolander's Ansicht dürften diese Sandhügel erfolgreich mit Cupressus macrocarba zu bepflanzen sein. Allgemein begegnet man der Ansicht, daß man mehrere hundert Acker jetzt öden Landes, die sich zwischen der Stadt und dem Gestade befinden, ohne besondere Schwierigkeit in parkähnliche Anlagen würde verwandeln können.

Rock", ersteigen, von denen aus sie sich wieder abwechselnd in die brandenden Fluthen hinabstürzen. Schon lange vorher, ehe man ihrer ansichtig wird, hört man ihr eigenthümliches, dem Hundegekläff nicht unähnliches Heulen. Mit Recht ist die Jagd auf diese Thiere strengstens verboten, die sich in den klaren Fluthen des Meeres ungemein behaglich zu fühlen scheinen. Diese sind aber kühl; denn die mittlere Temperatur in der Bai beträgt nur 45° F. = 5°.78 R. und übersteigt auch zur wärmsten Zeit selten 65° Fahr. = 14°.67 R. Dessenungeachtet sind prachtvolle Badeeinrichtungen, von denen vielfach Gebrauch gemacht wird, an der North und South Beach vorhanden.

Den belehrendsten Ueberblick über San Francisco's herrliche Lage gewinnen wir, wenn wir den kaum 300 Fuß hohen Telegraph Hill hinangehen; er belohnt uns zugleich durch eine der reizendsten Aussichten auf die von zahlreichen Schiffen und Booten aller Art belebte Bai und auf einige in ihr gelegene Inseln, sowie durch den Anblick eines großen Theiles des Küstengebirges, aus dem der 3876 Fuß hohe Mount Diablo weit hervorragt.

Nur wenige Städte in der Welt dürften so eigenthümliche Bevölkerungsverhältnisse aufzuweisen haben wie San Francisco.

Im Jahre 1846 belief sich der jungen Stadt Einwohnerzahl auf 600, im Frühjahre 1848 auf etwa 1000 Seelen. Am 19. Januar 1848 wurde in der Nähe des heutigen Coloma im El Dorado County von einem Aufseher des Capitäns Sutter, Namens James W. Marshall, oder nach Angaben Anderer, etwas früher von Peter Weimer das erste Gold gefunden. Im Sommer des Jahres, in welchem diese Entdeckung gemacht wurde, war San Francisco nahezu verödet, da alles den Minen zuströmte, die jedoch damals nicht nur in Europa, sondern

selbst in den östlichen Staaten Amerika's fast gar nicht bekannt waren. Denn erst am 20. September 1848, erzählt John S. Hittell, der gründliche Kenner der Geschichte Californien's, enthielt die zu Baltimore erscheinende Zeitung „The Sun“ eine auf die Goldentdeckungen bezügliche Mittheilung, der jedoch nur geringe Beachtung geschenkt ward. Seit Januar 1849 begannen jedoch die californischen Minen eine mächtige Einwanderung anzuziehen und aus dem bisher unbekannten San Francisco ward bald eine weltberühmte Stadt. Die armseligen Hütten, aus denen sie damals bestand, wurden mehrmals durch Feuersbrünste zerstört; erst in der zweiten Hälfte des Jahres 1851 fing man an, Backsteinhäuser zu errichten. Und jetzt? Nach einer im September 1869 gemachten Schätzung, die mir jedoch etwas zu hoch gegriffen scheint, zählt die Stadt 172,050 Einwohner. Sie enthielt nach Langley's Directory für 1870 im verflossenen December 18,659 Gebäude, unter denen 4347 aus Steinen erbaut sind. Die letzteren bestehen meistentheils aus prachtvollen Palästen, die sich ebenbürtig den größten amerikanischen Bauten zur Seite stellen, oder aus Cathedralen und Kirchen, die den verschiedensten Confessionen angehören. Eine nicht geringe Anzahl dieser großen Gebäude sind zu Schulen und Unterrichtsanstalten jeglicher Art bestimmt; besondere Erwähnung verdienen in dieser Hinsicht die Lincoln, Denman und Cosmopolitan School und die reichhaltige Mercantile Library.

Von den 14,312 hölzernen und Adobe-Häusern San Francisco's, unter denen sich eine große Menge geschmackvoller Villen befindet, wären gewiß schon viele in steinerne umgewandelt, wenn man nicht die sogenannten Frame-houses der, wie ich bereits erwähnte, in Californien

nicht ungewöhnlichen Erdbeben wegen für sicherer und minder gefährlich zum Bewohnen hielte.

Die Stadt hat eine Anzahl großer von Straßeneisenbahnen durchzogener, meistens geradliniger Straßen. Was der Newsky Prospekt für St. Petersburg, die Linden für Berlin, der Jungfernstieg für Hamburg, der Broadway für New-York, das ist die Montgomery Straße für San Francisco; an Wichtigkeit und Belebtheit stehen ihr jedoch die Kearny und Market Straßen wenig nach; besonders die letztgenannte scheint einer großen Zukunft entgegen zu gehen. Die häufig mit Asphalt belegten Trottoire, sowie das Straßenpflaster lassen gegenwärtig nur in einzelnen entfernten Theilen der Stadt noch etwas zu wünschen übrig; aber nur sehr allmählich dürfte es gelingen, den Staub zu verringern, der, durch die schon erwähnten starken Winde von den in der Nähe gelegenen meistentheils ganz kahlen Hügeln herbeigeführt, fast immer die Stadt in sehr unangenehmer Weise erfüllt. Je mehr San Francisco sich ausdehnt, desto mehr verschwinden diese Sandhügel, die man sich mittelst sinnreich construirter Dampfmaschinen abzutragen bemüht.

Eine Sehenswürdigkeit San Francisco's, an deren Anblicke sich nicht nur der Fremde, sondern auch der Einheimische ergötzt, bilden die verschiedenen Markthallen, in denen in unglaublicher Mannichfaltigkeit eine Unmasse von Produkten des Pflanzen- und Thierlebens zum Verkaufe ausgestellt ist. Man bewundert die herrlichen Früchte, man staunt über die Unzahl der Fische. Besonders der Lachsfang gewinnt in Californien täglich an Bedeutung. Seit Eröffnung der Pacific-Bahn wird dieser äußerst schmackhafte Fisch, der in großer Menge in jedem der in das stille Meer mündenden Flüsse angetroffen wird, vielfach nach dem Osten versandt. Dieser für die Zukunft

wichtige Handel befindet sich jedoch zur Zeit noch in den Anfängen; man kennt bis jetzt noch nicht die richtigste Art der Verpackung. Während man nun in New-York frischen Lachs aus dem stillen Meere kaufen kann, erhalten wir auf den Märkten San Francisco's frische Austern in der Schale aus dem atlantischen Ocean und Prairiehühner aus Jowa und Nebraska!

Unter der unglaublich großen Verschiedenartigkeit der Nationalitäten, deren Träger wir in San Francisco's Straßen begegnen und die nicht etwa, wie in den meisten anderen Seestädten nur vorübergehend, sondern ständig ihren Aufenthalt hier haben, fallen uns besonders die Chinesen auf, deren Zahl sich in der Stadt auf 20,000 bis 25,000 belaufen soll. Ganze Straßen sind fast ausschließlich von den schlitzäugigen Söhnen des himmlischen Reiches bewohnt, die, obschon sie ihre Kleidung mannichfach den hiesigen Verhältnissen angepaßt haben, dennoch alle Zöpfe tragen. Diese werden bei den höheren Chinesen durch Hineinbinden von seidenen Schnüren oft ganz beträchtlich verlängert und würden bei genauerer Untersuchung wohl ebenso zusammenschrumpfen, wie bei gleichem Verfahren das Volumen eines europäischen oder amerikanischen Damenchignons. Nur eine sehr geringe Anzahl chinesischer Frauen ist vorhanden; die Mehrzahl, die in Roß Street wohnen, gehören nicht nur der Kategorie der untersten, sondern auch der schamlosesten Klasse an; sie sind alle auf das Widerlichste herausgeputzt und geschminkt.

Die Gesammtzahl aller seit den Goldentdeckungen in Californien dort eingewanderten Chinesen wird auf 138,000 angegeben, von denen gegenwärtig (nach Abzug der im Lande Gestorbenen und der nach China Zurückgekehrten) noch 70,000 vorhanden sein sollen, von denen

41,000 im Staate Californien sich aufhalten. Aller Wahrscheinlichkeit nach ist jedoch diese Schätzung zu gering.

Nach den amtlichen Angaben des Commissionärs Wells sind von 1856—69 incl. (also während eines Zeitraums von 14 Jahren) 87,817 Chinesen in Amerika eingewandert.

Schon jetzt finden wir die Chinesen nicht nur als Dienstboten thätig, sondern auch beim Acker-, Berg- und Eisenbahnbau vielfach beschäftigt; ihre unglaubliche Geschicklichkeit, irgend etwas Praktisches rasch zu erlernen, wird zur Folge haben, daß sie nach und nach in allen Handwerken und Gewerben, von denen sie jetzt schon einen großen Theil betreiben, vielleicht sogar auch in Fabriken heimisch werden. Gerade letzterer Umstand ist es, der sie bei einem großen Theile der amerikanischen Bevölkerung unbeliebt macht, da sie bei ihrer frugalen und genügsamen Lebensweise und bei den bescheidenen Ansprüchen, die sie an das Leben stellen, mit äußerst geringen Arbeitslöhnen vorlieb nehmen und dadurch den Preis der Arbeit herunterdrücken. Darüber, ob die Einwanderung der Chinesen für Californien nützlich oder schädlich sei, sind die Ansichten außerordentlich getheilt. Man mag über diese wichtige Frage urtheilen wie man will: die Ausbrüche der Rohheit, die gar nicht selten, besonders von Irländern, gegen die Chinesen verübt werden, sind ebenso sehr in hohem Grade zu beklagen, wie die vielfachen kleinlichen Chicanen, die man gegen diese asiatischen Einwanderer ersinnt. Kürzlich ward verfügt, daß keine Chinesenleiche aus dem Staate entfernt werden dürfe; Zuwiderhandeln wird mit zehn Dollars Strafe belegt. Dies ist hart für die Chinesen, da sie um jeden Preis dereinst in ihrem Vaterlande beerdigt sein wollen. Nun ist auch noch verfügt worden,

daß jeder Chinese, wenn er einwandert, geimpft werden muß, wofür zehn Dollars zu zahlen sind.

Einer späteren Zeit muß ich es vorbehalten, mich eingehender über die Chinesen und ihre socialen Verhältnisse, ihre religiösen Einrichtungen, ihre Sitten und Gebräuche zu verbreiten und ihren Charakter zu schildern, in welchem eine maßlose Spielwuth und eine unglaubliche Gewissenlosigkeit im Ablegen von Zeugenaussagen einen Hauptzug bilden.

Japanesen sind erst seit Sommer 1869 in geringer Anzahl nach Californien eingewandert; sie haben in der Nähe von Placerville im El Dorado County eine Colonie gegründet und dort die Theestaude, den Maulbeerbaum und die asiatische Oelpflanze Goma anzubauen versucht, wobei sie Anfangs große Schwierigkeiten zu bekämpfen hatten. Es ist mir nicht bekannt, ob sie dieselben siegreich überwunden haben.

Kaum mehr als Andeutungen kann ich hier über die vielen anderen in San Francisco wohnenden Nationalitäten geben. Die Neger, die sich unendlich höher dünken als die Chinesen und mit wahrer Verachtung auf die mongolische Race herabsehen, sind in der Stadt, in der sie sich hauptsächlich mit Stiefelputzen, Kaminfeger- und Weißbinderarbeiten beschäftigen, weit zahlreicher als im Inneren; den eingeborenen Indianer Californien's (Digger-Indianer) treffen wir häufig im Gebirge, aber nur äußerst selten in San Francisco.

Nicht wenig überrascht war ich, sogar einen aus Indien stammenden Feueranbeter, einen sehr gebildeten Parsi, der erfolgreich Handelsgeschäfte betrieb, hier zu finden. Bis jetzt haben sich jedoch die Feueranbeter nirgendwo in Californien in größerer Anzahl niedergelassen.

Die spanische Race, durch Mexikaner, Spanier und Chilenen vertreten, war früher, als Californien zu Mexiko gehörte, das es am 2. Februar 1848 in dem zu Guadalupe Hidalgo unterzeichneten Friedensvertrage an die Vereinigten Staaten abtrat, die überwiegend weiße Bevölkerung. Unter jetzigen Umständen ziehen die Vertreter dieser Race den Aufenthalt auf dem Lande dem in der Stadt vor. Das Uebergewicht, das sie einst hier hatten, läßt sich unter Anderem auch aus der großen Anzahl spanischer Ortsnamen, die wir in Californien finden, recht deutlich erkennen.

Viele seiner Nationaleigenthümlichkeiten, wie insbesondere sein stolzes Benehmen, hat der californische Spanier bis zum heutigen Tage bewahrt. Als ich in der Sierra Nevada herumreiste, begegnete ich einem einfach und ärmlich gekleideten Spanier, der einige hochbepackte Maulthiere vor sich hertrieb. Der Mann war äußerst angenehm überrascht, als ich das bischen Spanisch, das ich kenne, zur Unterhaltung mit ihm verwandte. Obschon mir bald aus dem Gespräch hervorzugehen schien, daß er sich nur vorübergehend mit dem Geschäfte eines Maulthiertreibers abgebe, so fragte ich doch, um mir über diesen Punkt Klarheit zu verschaffen: ?Usted un ranchero? (Sie sind ein Farmer?), worauf er mir zu meinem nicht geringen Erstaunen stolz aufgerichtet und in erhobenem Tone zurief: No señor, soy caballero ranchero!

Die soeben genannten Nationalitäten haben zwar durch den Strom der Einwanderung, der sich seit 1849 nach Californien ergoß, manche ihrer Eigenthümlichkeiten und Charakterzüge eingebüßt, sich aber, gleichwie die nur in geringer Anzahl vorhandenen Italiener, Franzosen, Polen und die so sehr für das Mormonenthum empfänglichen Skandinaven weit weniger den Amerikanern ge-

nähert, als dies die Engländer, Irländer und Deutschen gethan haben. Besonders die letzteren, die Deutschen, die fast alle naturalisirt sind, nehmen, gleichviel welcher Religion sie angehören, wie überall in Amerika, so auch in San Francisco eine hervorragende Stellung ein und bilden ein allseitig hochgeachtetes, wichtiges Element der Bevölkerung. Unbestreitbar ist der Einfluß, den sie nicht nur auf nationalökonomischem, socialem und politischem Gebiete, sondern auch auf dem der Wissenschaft und Kunst ausüben, ein in jeder Hinsicht großer und segensreicher. Die Proceedings of the California Academy of Natural Sciences, die mir auf Herrn Gregory Yale's Antrag die Auszeichnung widerfahren ließ, mich zu ihrem Ehrenmitgliede zu ernennen, weisen werthvolle Beiträge von Deutschen auf, insbesondere von Dr. Heinrich Behr, Professor Heinrich N. Bolander, C. F. Hoffmann und Ferdinand Freiherrn von Richthofen, die sich würdig denen von amerikanischen Autoren (Drs. J. und W. P. Blake, Dr. J. G. Cooper, W. M. Gabb, A. Kellogg, G. C. Moore, Dr. J. B. Trask, Oberst R. S. Williamson und Professor J. D. Whitney) anreihen. Das 832 Washington Street befindliche, ungemein reichhaltige naturwissenschaftliche Privatkabinet eines ihrer Mitglieder, des Dr. Arthur B. Stout, bildet gleichsam eine Ergänzung der schönen Sammlungen der California Academy, die in 622 Clay Street aufgestellt, wegen Mangels an Raum jedoch leider weniger zugänglich sind, als sie es im Interesse der Wissenschaft sein sollten. Es muß hier auch der in verschiedenen Theilen des stillen Meeres gesammelten Conchylien Erwähnung gethan werden, die sich im Privatbesitze des Eigenthümers eines der größten Pelzwaarenlager San Francisco's, des Herrn Adolph Müller, befinden. Ich bin mit einer werthvolleu Auswahl beglückt worden, für die

ich ebenso freundlich danke, wie für die ethnographischen von den Herren Hollander, Eduard Vischer und Otto Wermuth mir gemachten Geschenke.

Eine der interessantesten Kunstsammlungen hat der Amerikaner Milton S. Latham, Director der London- und California-Bank, während vieler Jahre angelegt und in seinem ebenso prächtig wie geschmackvoll eingerichteten Hause (636 und 638 Folsom Street) aufgestellt.

In ebenso würdiger wie ersprießlicher Weise vertreten eine Anzahl deutscher Aerzte (Adolph Aronstein, Karl Blach, Heinrich Behr, H. Eckel, Emil Ehrenberg, Ferdinand von Löher, Karl Precht, Regensburger, Emil Trenkle, H. Zeile und Andere) die Heilkunde.

Durch werthvolle literarische Arbeiten und Veröffentlichungen beachtenswerther Poesien haben sich die zu San Francisco lebenden Deutschen Leo Eloeßer, Theodor Kirchhoff und Hermann Gerhard Müller, durch Herausgabe lithographischer, selbstgezeichneter Ansichten californischer Landschaften Eduard Vischer einen ehrenvollen, über Californien weit hinausgehenden Namen verschafft.

In den Buchhandlungen von F. W. und D. Barkhaus und von H. Mendheim & Co. finden wir ein reichhaltiges Lager der deutschen, in denen von Bancroft & Co., Henry Payot & Co., Julius Betge und Roman & Co. der englischen und amerikanischen Literatur.

Die periodische Presse ist in San Francisco durch eine große Menge von täglich oder wöchentlich erscheinenden Zeitungen vertreten, deutschen sowohl als englischen, französischen und sogar spanischen.*) Die beiden deutschen

*) Innerhalb des Gebietes der Vereinigten Staaten erscheinen gegenwärtig Zeitungen in den folgenden zwölf Sprachen: Englisch, deutsch, französisch, spanisch, italienisch, holländisch, schwedisch, norwegisch, czechisch, celtisch, polnisch und magyarisch. In

Zeitungen sind der „Tägliche California Demokrat" (Herausgeber Friedrich Heß, T. G. Köhler und A. Brauer), dessen für Deutschland bestimmte Wochenausgabe den Titel „California Staatszeitung" führt, und die „San Francisco Abendpost" (herausgegeben von Wilhelm Hüfner, Max Cohnheim und Hugo Herzer); bei der erstgenannten Zeitung ist Dr. Ferdinand von Löher, bei der letzteren Herr Rieß ein thätiger Mitarbeiter. Philo Jacoby's wöchentlich erscheinender „Hebrew" bringt Artikel theils in deutscher, theils in englischer Sprache. Von den größeren täglichen amerikanischen Zeitungen sind besonders die „Alta California", das „Bulletin", der „Call", der „Chronicle", der „Herald" und die „Times", von Zeitschriften das von John H. Carmany herausgegebene „Overland Monthly" zu nennen. *)

Der Musik wird von den in San Francisco lebenden Deutschen dieselbe Pflege zu Theil, deren sie sich von ihrer Seite überall in den Vereinigten Staaten zu erfreuen hat. Mit Recht sagt in dieser Hinsicht Karl Rühl: „Die Zeit ist vorüber, als man im Yankee Doodle die einzige klassische Composition verehrte, und Ausbildung in der Musik wird jetzt auch von den Amerikanern als ein wesentliches Erforderniß einer guten Erziehung betrachtet." Am 22. Februar 1870, dem Jahrestage von

---

San Francisco denkt man daran, eine chinesische Zeitung zu gründen; im Indianerterritorium erscheinen sogar Zeitungen in der Choktawsprache.

*) Im Jahre 1848 erschien in ganz Californien nur eine kleine wöchentliche Zeitung; jetzt hat San Francisco allein 13 täglich, 2 zweimal in der Woche, 3 dreimal in der Woche und 28 wöchentlich oder monatlich erscheinende Zeitschriften, außer den 34 Buch- und Accidenzdruckereien, von denen elf mit Dampfmaschinen arbeiten. (Siehe Wochenblatt der Illinois Staatszeitung März 22, 1870.)

Washington's Geburt, begann in San Francisco unter Herrn Rudolph Herold's Leitung das fünftägige große Musikfest, das Frau Camilla Urso zum Besten der von mir bereits erwähnten Mercantile Library veranstaltete, bis jetzt weitaus das größte längs der ganzen pacifischen Küste. Der Mercantile Library flossen hieraus 19,412 Dollars 88 Cents Gold zu, nach Abzug von 18,662 Dollars 22 Cents Ausgaben und einer Gratification von 7325 Dollars 60 Cents Gold an Frau Camilla Urso, die nicht blos während drei Monaten alle Arrangements getroffen, sondern auch alle nöthigen Gelder vorgeschossen hatte.

Der Pacific-Sängerbund, dessen Präsident im verflossenen Sommer Herr John C. Sack war, leistet Vorzügliches; er umfaßt die verschiedenen in San Francisco bestehenden Gesangvereine (Männerchor, Teutonia, Walhalla, Schweizerbund und andere). Die Serenade, mit der mich der Sängerbund am Donnerstag 27. Mai 1869 erfreute, war so vortrefflich, daß sie hunderte von Zuhörern herbeilockte und daß ihrer in allen täglichen in San Francisco erscheinenden Zeitungen rühmend Erwähnung gethan wurde.

Zu wiederholten Malen haben nicht nur die in San Francisco, sondern auch in anderen amerikanischen Städten lebenden Deutschen erhebende Festlichkeiten, an denen sich auch die Amerikaner lebhaft betheiligten, zum Andenken an hingeschiedene große Geister veranstaltet, so auch letzthin (am 14. September 1869) zur Erinnerung an den hundertjährigen Geburtstag Alexander's von Humboldt, dieses Großmeisters der Wissenschaft.

Daß die an der californischen Küste lebenden Deutschen warme Sympathien für ihre Landsleute im alten Heimathlande hegen, beweist, abgesehen von vielem Anderen, der

von J. Th. Helmken und J. Gutte veröffentlichte Schluß-cassa-Bericht des Central-Comité's zur Unterstützung der Nothleidenden in Deutschland im Jahre 1868, laut welchem für diesen Zweck in Californien 9075 Dollars 63 Cents Gold gesammelt wurden.

Nicht nur auf dem Gebiete der Wissenschaft und Kunst finden wir die Deutschen San Francisco's zahlreich vertreten und in fördernder Entwickelung begriffen, sondern auch auf dem des Handels, der Industrie, der Technologie und der Landwirthschaft in allen ihren Branchen. Die riesigen Weinlager von Kohler und Frohling, die Musterweinberge von Jacob Gundlach im Sonomathale, sowie seine großartige bayerische Bierbrauerei, und die Champagnerfabrik von J. Landsberger & Co. sind bis jetzt, wenn ich mich nicht sehr irre, in ähnlicher Ausdehnung von keinem amerikanischen Californier erreicht worden.

Zu geselligen Zusammenkünften bietet der vortrefflich eingerichtete San Francisco-Verein, der im Frühjahre 1870 sein neues prachtvolles Gebäude bezogen hat, den Deutschen einen beliebten Vereinigungspunkt; eine größere Anzahl pflegen sich während eines Vormittagsstündchens in E. Mayrisch's „Künstlerhalle" (südwestliche Ecke von Clay- und Kearny-Straße), in C. H. Schramm und E. Schnäbel's „Eintracht" oder auch in A. L. Thiele's „Faustkeller" zusammenzufinden.

Nachdem am 4. Februar 1870 in Folge der dankenswerthen Bemühungen des aufgeklärten deutschen Senators Julius Betge aus San Francisco das früher in Californien bestandene Sonntagsgesetz wieder aufgehoben worden ist, das Theatervorstellungen am Sonntag auf die gleiche Stufe mit Hahnenkämpfen, Preisboxereien und Pferderennen stellte und sie, was unglaublich scheint, aber

buchstäblich wahr ist, als „barbarische Vergnügungen" bezeichnete, hat gegenwärtig San Francisco zwei deutsche Schauspielhäuser, das „deutsche Stadttheater" und das „Vaudevilletheater".

Erfreulich sind auch die angenehmen Beziehungen, in denen die Deutschen zu den Amerikanern stehen; der Club „California Pioneers", der mich durch einen werthvollen Stock mit Goldkrücke nicht wenig überraschte, zählt gar manche Deutsche zu seinen Mitgliedern; nach den Statuten dieses Clubs, der äußerst interessante meistentheils auf Californien bezügliche historische Sammlungen besitzt, können jedoch nur solche aufgenommen werden, die, wenn ich nicht irre, bereits vor dem Jahre 1850 nach Californien eingewandert sind, sowie deren Nachkommen.

* * *

Wir haben nun, von der Küste des atlantischen Oceans ausgehend, auf der einzigen zur Zeit vorhandenen Eisenbahn unsere Reise nach dem fernen Westen bis an das Gestade des stillen Meeres vollendet; kehren wir von San Francisco nach New-York zurück, dann reisen wir, wie hiefür ganz allgemein in Californien der Ausdruck lautet, nicht nach dem fernen Osten, sondern in die „Staaten".

V.

Die Eisenbahnstationen zwischen New-York und San Francisco.

Die Eisenbahnstationen zwischen New-York und San Francisco.

Zum Schlusse gebe ich in der folgenden Zusammenstellung die Namen der sämmtlichen Stationen, die sich gegenwärtig längs der Union-Pacific- und Central-Pacific-Eisenbahn, und der hauptsächlichsten, die sich längs der Western-Pacific-Eisenbahn befinden. Zur Zeit dürften diese Stationen ein geographisches, für die Zukunft, die gar manche verdrängen und an ihrer Stelle neue in's Leben rufen wird, ein nicht geringes historisches Interesse bieten. Ueberdies hege ich die Ansicht, daß ihre Aufzählung für manchen Reisenden von praktischem Nutzen sein wird.

Der letztgenannte Grund veranlaßt mich auch, die wichtigsten von den Schnellzügen oder wenigstens den Personenzügen berührten Stationen hier anzuführen, die sich auf dem zur Zeit kürzesten Wege von New-York bis Omaha, dem Ausgangspunkte der Pacific-Eisenbahn befinden; sie sind dem von G. F. Thomas herausgegebenen, monatlich je zweimal erscheinenden „Appleton's Railway Steam Navigation Guide“ entnommen, einem äußerst praktisch eingerichteten Buche, dessen Anschaffung einem amerikanischen Reisenden nahezu unentbehrlich ist.

Die Seite 11 angegebene Tabelle, auf die ich hier zur Vermeidung von Wiederholungen verweise, wird wesentlich zum näheren Verständnisse der nachstehenden Angaben beitragen.

A. Die hauptsächlichsten Stationen zwischen New-York und Chicago.

Es liegen die Stationen:

1 bis 7 an der Central Railway of New-Jersey.
8 und 9 „ „ Lehigh Valley Railway.
10 und 11 „ „ East Pennsylvania Railway.
12 und 13 „ „ Lebanon Valley Branch Railway.
14 bis 19 „ „ Pennsylvania Central Railway.
20 bis 34 „ „ Pittsburg-, Fort Wayne und Chicago Railway.

Wegen der anderen Eisenbahnen, die außerdem von New-York nach Chicago führen, siehe Anmerkung 1, S. 11.

Nr.	Name der Station.	Gesammt-Entfernung in engl. M.	Gesammt-Entfernung in dtsch. M.
	New-York: Bahnhof Pier 15 am North River (Hudson Fluß).		
	Im Staate New-Jersey.		
1	Jersey City	1	0.22
2	Elisabeth	13	2.82
3	Plainfield	24	5.21
4	Sommerville	36	7.81
5	Junction	59	12.80
6	Phillipsburg	74	16.05
	Im Staate Pennsylvanien.		
7	Easton	75	16.27
8	Bethlehem	87	18.87
9	Allentown	92	19.95
10	Lyons	113	24.51
11	Reading	128	27.76
12	Lebanon	156	33.83
13	Harrisburg	182	39.47
14	Mifflin	231	50.10
15	Huntingdon	280	60.73
16	Altoona	314	68.10
	Im Staate Pennsylvanien.		
17	Conemaugh	350	75.91
18	Greensburg	400	86.75
19	Pittsburg	431	93.47
20	Rochester	457	99.11
	Im Staate Ohio.		
21	Columbiana	491	106.49
22	Alliance	515	111.69
23	Orrville	555	120.37
24	Mansfield	607	131.64
25	Crestline	620	134.46
26	Forest	661	143.35
27	Lima	692	150.08
28	Van Wert	719	155.93
	Im Staate Indiana.		
29	Fort Wayne	751	162.87
30	Warsaw	791	171.55
31	Plymouth	815	176.75
32	Valparaiso	855	185.43
33	Clarke	875	189.77
	Im Staate Illinois.		
34	Chicago	899	194.98

B. Die hauptsächlichsten Stationen zwischen Chicago und Omaha.

Da sich zwei gleich lange Eisenbahnen zwischen diesen beiden Orten hinziehen, so führe ich sie hier nebeneinander an.

1. Die Stationen auf der Chicago-, Rock Island- und Pacific-Bahn.				2. Die Stationen auf der Chicago- und Northwestern-Bahn.			
Nr.	Name der Station.	Gesammt-Entfernung in engl. M.	Gesammt-Entfernung in dtsch. M.	Nr.	Name der Station.	Gesammt-Entfernung in engl. M.	Gesammt-Entfernung in dtsch. M.
	Im Staate Illinois.				Im Staate Illinois.		
1	Chicago . . .	. .	. .	1	Chicago . . .	. .	. .
2	Blue Island	16	3.47	2	Geneva . . .	36	7.81
3	Joliet	40	8.68	3	Lodi	50	10.84
4	Morris . . .	61	13.23	4	De Kalb . .	58	12.58
5	Ottawa . . .	84	18.22	5	Rochelle . . .	75	16.27
6	La Salle . .	99	21.47	6	Franklin. . .	88	19.09
7	Bureau . . .	114	24.72	7	Dixon	98	21.25
8	Tiskilwa . . .	122	26.46	8	Sterling . . .	110	23.857
9	Atkinson . . .	152	32.97	9	Morrison . .	124	26.89
10	Rock Island .	182	39.47	10	Fulton	136	29.50
	Im Staate Iowa.				Im Staate Iowa.		
11	Davenport .	183	39.69	11	Clinton . . .	138	29.93
12	Moskow . . .	211	45.76	12	Dewitt . . .	157	34.05
13	Iowa City .	237	51.40	13	Loudon . . .	178	38.60
14	Marengo . .	267	57.91	14	Cedar Rapids	219	47.50
15	Grinnell . . .	302	65.50	15	State Center	303	65.71
16	Des Moines	357	77.43	16	Boone	340	73.74
17	De Soto . .	379	82.20	17	New Jefferson	370	80.24
18	Atlantic . . .	436	94.56	18	Denison . . .	423	91.74
19	Shelby . . .	463	100.41	19	Miss. Valley Junction. .	470	101.93
20	Council Bluffs Bahnhof.	490	106.27	20	Council Bluffs Bahnhof.	490	106.27
	Im Staate Nebraska.				Im Staate Nebraska.		
21	Omaha . . .	494	107.14	21	Omaha . . .	494	107.14

C. Die Stationen

auf der Union-Pacific-Eisenbahn von ihrem Ausgangspunkte Omaha in Nebraska bis zu ihrem Endpunkte Ogden in Utah.

Die Union-Pacific-Eisenbahn ist in die folgenden vier großen Sektionen (Divisions) eingetheilt:

Division.	Sitz des Superintendenten.
1. Platte (v. Omaha b. North Platte City)	S. H. H. Clark zu Omaha.
2. Lodge Pole (von North Platte City bis Laramie)	C. H. Chapel zu Cheyenne.
3. Laramie (von Laramie bis Bryan)	L. Fillmore zu Laramie.
4. Utah (von Bryan bis Ogden)	E. W. Weed zu Wahsatch.

Die Anfangs zwischen Laramie und Wahsatch bestehende (fünfte) Bridger Division ist seit Herbst 1869 aufgehoben worden.

Die einzelnen Stationen, von denen auch der Personenschnellzug nur fünfzehn überspringt, liegen ungeachtet der geringen Dichtigkeitsbevölkerung der Gegenden, in denen sie sich befinden, näher aneinander, als man erwarten sollte; die größte Entfernung zwischen zwei Punkten — Julesburg und Lodge Pole — beträgt 19.1 englische = 4.14 deutsche Meilen. Da die Gesammtlänge der Bahn 1032.2 englische = 223.86 deutsche Meilen umfaßt, auf der sich einschließlich des Ausgangspunktes Omaha 97 Stationen befinden, so beläuft sich die mittlere Entfernung der 96 Zwischenstationen auf je 10.75 englische = 2.33 deutsche Meilen.

Von diesen 97 Stationen liegen 41 in Nebraska, 1 in Colorado, 41 in Wyoming und 14 in Utah.

Die mit * bezeichneten Stationen sind in der zweiten Abtheilung dieses Buches (Seite 21—90) erwähnt.

An den mit † bezeichneten Stationen hält der Personenschnellzug nicht an.

Nr.	Name der Station.	Zwischen- Entfernung in engl. Meilen.	Gesammt- Entfernung in engl. Meilen.	Zwischen- Entfernung in deutschen Meilen.	Gesammt- Entfernung in deutschen Meilen.	Höhe in engl. Fuß 1).
	Im Staate Nebraska.					
1	*Omaha . . .	. .	. .	. . .	. .	966
2	Summit . .	4.2	4.2	0.91	0.91	1142
3	Gilmore . . .	5.3	9.5	1.15	2.06	976
4	Papillion . .	2.8	12.3	0.61	2.67	972
5	*Elkhorn . . .	16.6	28.9	3.60	6.27	1150
6	Valley . . .	6.3	35.2	1.36	7.63	1120
7	*Fremont 2) .	11.3	46.5	2.45	10.08	1176
8	North Bend .	15.0	61.5	3.25	13.33	1259
9	Schuyler . .	14.4	75.9	3.13	16.46	1335
10	*Columbus . .	15.8	91.7	3.43	19.89	1456
11	Jackson † . .	7.5	99.2	1.63	21.52	1470
12	Silver Creek	10.2	109.4	2.21	23.73	1534
13	Clark's † . .	11.3	120.7	2.45	26.18	1610
14	Lone Tree . .	11.2	131.9	2.43	28.61	1686
15	Chapman † .	10.4	142.3	2.26	30.87	1760
16	*Grand Island	11.5	153.8	2.49	33.36	1850
17	Pawnee † . .	7.7	161.5	1.67	35.03	1907
18	Wood River .	10.6	172.1	2.30	37.33	1974
19	Gibbon † . .	10.8	182.9	2.34	39.67	2046
20	*Kearney . . .	8.4	191.3	1.82	41.49	2105
21	Stevenson † .	9.9	201.2	2.15	43.64	2170
22	Elm Creek . .	10.3	211.5	2.23	45.87	2241
23	Overton † . .	9.0	220.5	1.95	47.82	2305
24	Plum Creek .	9.8	230.3	2.13	49.95	2367
25	Coyote† . . .	10.1	240.4	2.19	52.14	2440
26	Willow Island	9.7	250.1	2.10	54.24	2511
27	Warren † . .	10.3	260.4	2.23	56.47	2570
28	*Brady Island	8.0	268.4	1.74	58.21	2637
29	Mc Pherson .	9.1	277.5	1.97	60.18	2695
30	*North Platte C.	13.5	291.0	2.93	63.11	2759

1) In Betreff der Genauigkeit der Höhenangaben verweise ich auf meine Seite 21 gemachte Bemerkung.

2) Von hier geht eine Zweigbahn in östlicher Richtung nach der 37 englische = 8 deutsche Meilen entfernten Missouri Valley Junction, einer Station der Chicago und Northwestern Eisenbahn (siehe Seite 193, Station 19).

Nr.	Name der Station.	Zwischen- Entfernung in engl. Meilen.	Gesammt- Entfernung in engl. Meilen.	Zwischen- Entfernung in deutschen Meilen.	Gesammt- Entfernung in deutschen Meilen.	Höhe in engl. Fuß.
31	O' Fallon . .	16.9	307.9	3.67	66.78	2976
32	Alkali	14.5	322.4	3.15	69.93	3038
33	Roscoe . . .	9.6	332.0	2.08	72.01	3115
34	Ogallala . .	9.6	341.6	2.08	74.09	3190
35	Brule † . . .	9.6	351.2	2.08	76.17	3266
36	Big Spring .	9.7	360.9	2.10	78.27	3325
	Im Territorium Colorado.					
37	*Julesburg . .	16.5	377.4	3.58	81.85	3394
	Im Staate Nebraska.					
38	Lodge Pole .	19.1	396.5	4.15	86.00	3800
39	*Sidney . . .	17.7	414.2	3.84	89.84	4083
40	Potter . . .	18.9	433.1	4.10	93.94	4370
41	Antelope . .	18.2	451.3	3.95	97.89	4716
42	Bushnell . .	11.9	463.2	2.58	100.47	4860
	Im Territorium Wyoming.					
43	Pine Bluff .	10.0	473.2	2.17	102.64	5026
44	Egbert † . . .	11.2	484.4	2.43	105.07	5272
45	Hillsdale . .	12.0	496.4	2.60	107.67	5591
46	Archer . . .	11.6	508.0	2.51	110.18	6000
47	*Cheyenne [1] .	8.4	516.4	1.82	112.00	5931
48	Hazard . . .	6.0	522.4	1.30	113.30	6325
49	*Otto †	8.1	530.5	1.76	115.06	6724
50	*Granite Canon	5.1	535.6	1.10	116.16	7298
51	*Buford . . .	6.9	542.5	1.49	117.65	7780
52	*Sherman . .	6.8	549.3	1.47	119.12	8235
53	*Harney . . .	8.2	557.5	1.79	120.91	7857
54	Red Buttes .	6.2	563.7	1.34	122.25	7336
55	*Fort Sanders	6.4	570.1	1.39	123.64	7163
56	*Laramie . . .	2.7	572.8	0.59	124.23	7123
57	Wyoming . .	15.6	588.4	3.38	127.61	7068
58	Cooper's Lake	14.8	603.2	3.21	130.82	7044

[1] Von hier gehen Postkutschen (Stages) in südlicher Richtung nach Denver, Central City, Santa Fe und nach verschiedenen in Colorado und New-Mexico gelegenen Punkten. Die Eisenbahn zwischen Cheyenne und Denver wird demnächst dem Verkehr übergeben. (Vergleiche Seite 48.)

Nr.	Name der Station.	Zwischen- Entfernung in engl. Meilen.	Gesammt- Entfernung in engl. Meilen.	Zwischen- Entfernung in deutschen Meilen.	Gesammt- Entfernung in deutschen Meilen.	Höhe in engl. Fuß.
59	Lookout . . .	4.2	607.4	0.91	131.73	7169
60	Mixer	8.3	615.7	1.80	133.53	6810
61	*Rock Creek . .	8.7	624.4	1.89	135.42	6690
62	*Como † . . .	15.6	640.0	3.38	138.80	6680
63	Medicine Bow	7.1	647.1	1.54	140.34	6698
64	Carbon . . .	9.2	656.3	1.99	142.33	6750
65	Simpson . .	7.7	664.0	1.67	144.00	6898
66	Percy	4.6	668.6	1.00	145.00	6950
67	Dana † . . .	6.1	674.7	1.32	146.32	6875
68	*St. Mary's .	7.5	682.2	1.63	147.95	6751
69	Benton . . .	15.2	697.4	3.30	151.25	6840
70	Grenville † .	6.1	703.5	1.32	152.57	6560
71	Rawlings . .	7.3	710.8	1.59	154.16	6540
72	Separation .	13.4	724.2	2.91	157.07	6900
73	Creston . . .	14.5	738.7	3.14	160.21	7100
74	Wash-a-kie . .	15.1	753.8	3.28	163.49	6697
75	Red Desert .	9.3	763.1	2.02	165.51	6710
76	*Table Rock .	13.3	776.4	2.88	168.39	6890
77	*Bitter Creek .	10.0	786.4	2.17	170.56	6975
78	Black Buttes .	9.1	795.5	1.97	172.53	6600
79	Point of Rocks	11.3	806.8	2.45	174.98	6495
80	Salt Wells .	11.5	818.3	2.49	177.47	6360
81	Rock Spring .	14.5	832.8	3.15	180.62	6280
82	*Green River .	13.9	846.7	3.01	183.63	6112
83	Bryan [1] . .	13.4	860.1	2.91	186.54	6357
	Im Territorium Utah. [2]					
84	Granger . . .	17.2	877.3	3.73	190.27	6270
85	*Church Buttes	11.3	888.6	2.46	192.73	6317
86	*Carter . . .	17.1	905.7	3.71	196.44	6440
87	Bridger . . .	9.3	915.0	2.02	198.46	6780
88	*Piedmont . .	15.0	930.0	3.25	201.71	7123
89	*Aspen . . .	9.2	939.2	1.99	203.70	7540
90	Evanston . .	17.7	956.9	3.84	207.54	6835

[1] Von hier gehen Postkutschen in nördlicher Richtung nach dem Minendistrikt Great Sweet Water.

[2] Mit Bestimmtheit will ich nicht behaupten, ob ich die Grenze zwischen Wyoming und Utah richtig angegeben habe. Ein

Nr.	Name der Station	Zwischen-	Gesammt-	Zwischen-	Gesammt-	Höhe in engl. Fuß.
		Entfernung in engl. Meilen		Entfernung in deutschen Meilen		
91	*Wahsatch . .	11.1	968.0	2.41	209.95	6819
92	*Castle Rock .	8.3	976.3	1.80	211.75	6290
93	*Echo	16.9	993.2	3.66	215.41	5707
94	*Weber . . .	15.4	1008.6	3.34	218.75	5130
95	*Devil's Gate .	12.0	1020.6	2.60	221.35	4680
96	*Uintah . . .	3.6	1024.2	0.78	222.13	4560
97	*Ogden [1]) . .	8.0	1032.2	1.73	223.86	4340

von mir in dieser Hinsicht etwa begangener Irrthum dürfte jedoch um so weniger von Belang sein, da man sich mit dem Gedanken trägt, den von der Eisenbahn durchzogenen Theil des Utahgebietes mit dem nördlich davon gelegenen Territorium Idaho zu vereinigen.

[1]) Vereinigungspunkt der Union-Pacific und der Central-Pacific-Eisenbahn, der sich jedoch früher zu Promontory Point befand. (Siehe S. 11, Anmerkung 3.)

D. Die Stationen

auf der Central-Pacific-Eisenbahn von Ogden in Utah bis Sacramento in Californien.

Die Central-Pacific-Eisenbahn ist in die folgenden fünf großen Sektionen (Divisions) eingetheilt:

Division.	Sitz des Superintendenten.
1. Salt Lake (von Ogden nach Toano)	James Campbell.
2. Humboldt (von Toano nach Carlin)	C. E. Gillett.
3. Shoshone (von Carlin nach Winnemucca)	Derselbe.
4. Truckee (von Winnemucca nach Wadsworth)	F. W. Brown.
5. Sacramento (v. Wadsworth nach Sacramento)	E. C. Fellows.

Die Bahn hat zur Zeit 92 Stationen, von denen 13 in Utah, 52 in Nevada und 27 in Californien liegen.

Die mit * bezeichneten Stationen sind in der dritten Abtheilung dieses Buches (Seite 94—158) erwähnt.

Nr.	Name der Station.	Zwischen- Entfernung in engl. Meilen.	Gesammt- Entfernung in engl. Meilen.	Zwischen- Entfernung in deutschen Meilen.	Gesammt- Entfernung in deutschen Meilen.	Höhe in engl. Fuß[1].
	Im Territorium Utah.					
1	*Ogden[2] . .	. .	. .	. .	. .	4340
2	Bonneville .	8.0	8.0	1.74	1.74	
3	*Corinne[3] . .	16.4	24.4	3.56	5.30	4294
4	*Blue Creek .	18.8	43.2	4.08	9.38	4360
5	*Promontory Point . .	9.5	52.7	2.07	11.45	4493
6	Rozel	7.5	60.2	1.62	13.07	4609
7	Monument Point . .	8.0	68.2	1.74	14.81	4250
8	Lake	5.0	73.2	1.08	15.89	4249
9	Kelton[4] . .	17.7	90.9	3.84	19.73	4500
10	Matlin . . .	15.7	106.6	3.40	23.13	4821
11	*Terrace . .	15.0	121.6	3.25	26.38	4450
12	*Bovine . . .	12.2	133.8	2.65	29.03	4253
13	*Lucine . . .	12.8	146.6	2.78	31.81	4400
	Im Staate Nevada.					
14	Tecoma . .	9.5	156.1	2.06	33.87	4600
15	Montello . .	9.6	165.7	2.08	35.95	4800
16	Loray . . .	8.7	174.4	1.89	37.84	5400
17	Toano . . .	9.0	183.4	1.95	39.79	5964
18	*Pequop . .	8.7	192.1	1.89	41.68	6210
19	Otego . . .	1.3	193.4	0.28	41.96	6118
20	Independence	10.0	203.4	2.17	44.13	6115

[1]) Wegen der Genauigkeit der Höhenangaben verweise ich auf meine Seite 21 gemachte Bemerkung.

[2]) Vereinigungspunkt der Union-Pacific und der Central-Pacific-Eisenbahn, der sich jedoch früher zu Promontory Point, 52.7 englische = 14.45 deutsche Meilen westlich von Ogden, befand. — Von Ogden führt seit 10. Januar 1870 die Utah-Central-Eisenbahn nach der 37 englische = 8 deutsche Meilen südlich gelegenen Stadt Salt Lake City. (Siehe Seite 78—9).

[3]) Von hier gehen Postkutschen (Stages) nach Helena, Virginia City und nach verschiedenen anderen in Montana gelegenen Orten.

[4]) Von hier gehen Postkutschen nach Boise City (235 englische = 50.97 deutsche Meilen entfernt), Baker City (380

Nr.	Name der Station.	Zwischen- Entfernung in engl. Meilen.	Gesammt-	Zwischen- Entfernung in deutschen Meilen.	Gesammt-	Höhe in engl. Fuß.
21	Talbots . .	5.0	208.4	1.08	45.21	6090
22	*Moore's . .	1.7	210.1	0.37	45.58	6143
23	Cedar . . .	2.0	212.1	0.43	46.01	6008
24	Wells . . .	6.0	218.1	1.30	47.31	5655
25	*Tulasco . .	7.2	225.3	1.56	48.87	5418
26	Deeth . . .	12.7	238.0	2.76	51.63	5367
27	*Halleck . . .	8.0	246.0	1.74	53.37	5220
28	Peko	8.0	254.0	1.74	55.11	5231
29	Osino . . .	10.2	264.2	2.20	57.31	6100
30	*Elko [1]) . . .	9.8	274.0	2.13	59.44	5030
31	Moleen . .	12.0	286.0	2.61	62.05	5008
32	*Carlin . . .	11.1	297.1	2.41	64.46	4930
33	*Palisade . .	9.0	306.1	1.95	66.41	4870
34	*Cluro . . .	11.0	317.1	2.38	68.79	4769
35	Be-o-wa-we .	7.9	325.0	1.72	70.51	4717
36	Shoshone .	10.0	335.0	2.17	72.68	4665
37	*Argenta [2]) .	11.0	346.0	2.38	75.06	4575
38	Nebur . . .	8.0	354.0	1.74	76.80	4560
39	Battle Mount.	9.0	363.0	1.94	78.74	4534
40	Stone House	16.0	379.0	3.47	82.21	4449
41	Iron Point	12.0	391.0	2.61	84.82	4402
42	Golconda .	10.0	401.0	2.17	86.99	4419
43	Tule . . .	11.0	412.0	2.38	89.37	4340
44	*Winnemucca [3])	6.0	418.0	1.30	90.67	4355
45	Rose Creek .	10.5	428.5	2.28	92.95	4348
46	Raspberry City	10.0	438.5	2.17	95.12	4354
47	Mill City [4]) .	7.5	446.0	1.63	96.75	4256

englische = 82.41 deutsche Meilen) und Uniontown (415 englische = 90.0 deutsche Meilen) in Idaho.

[1]) Von hier gehen Postkutschen in südlicher Richtung nach Hamilton in White Pine (120 englische = 26.03 deutsche Meilen) und in nördlicher Richtung nach Cope (85 engl. = 18.43 deutsche Meilen von Elko).

[2]) Von hier führen Postkutschen nach der 96 englische = 20.82 deutsche Meilen südlich gelegenen Silberminenstadt Austin.

[3]) Von hier führen Postkutschen in nördlicher Richtung nach Camp Mc Dermitt (80 englische = 17.35 deutsche Meilen) in Nevada und nach den in Idaho gelegenen Orten: Silver City (208 englische = 45.11 deutsche Meilen) und Boise City (265 englische = 57.47 deutsche Meilen).

[4]) Postkutschen von hier nach der 20 englische = 4.34 deutsche Meilen entfernten Stadt Unionville.

Nr.	Name der Station.	Zwischen- (Entfernung in engl. Meilen)	Gesammt- (Entfernung in engl. Meilen)	Zwischen- (Entfernung in deutschen Meilen)	Gesammt- (Entfernung in deutschen Meilen)	Höhe in engl. Fuß.
48	Humboldt City	12.0	458.0	2.61	99.36	4262
49	Rye Patch . .	11.0	469.0	2.38	101.74	4285
50	Oreana . . .	11.0	480.0	2.38	104.12	4206
51	*Humboldt Bridge	7.0	487.0	1.52	105.64	4035
52	Lovelock's . .	4.0	491.0	0.87	106.51	4100
53	Granite Point	9.0	500.0	1.95	108.46	3983
54	Browns . . .	7.0	507.0	1.52	109.98	3955
55	Humboldt Lake	2.5	509.5	0.54	110.52	3960
56	White Plains .	9.5	519.0	2.06	112.58	3921
57	Mirage . . .	7.0	526.0	1.52	114.10	3928
58	Hot Springs .	8.0	534.0	1.73	115.83	4098
59	*Desert	10.0	544.0	2.17	118.00	4045
60	Two-Mile-Stat.	7.0	551.0	1.52	119.52	4090
61	*Wadsworth . .	2.0	553.0	0.43	119.95	4104
62	Clark's	15.0	568.0	3.25	123.20	4290
63	Camp	12.0	580.0	2.61	125.81	4400
64	*Reno [1])	8.0	588.0	1.74	127.55	4525
65	Verdi	11.0	599.0	2.38	129.93	4915
	Im Staate Californien.					
66	State Line . .	5.0	604.0	1.08	131.01	5165
67	Boca (Little Truckee)	10.0	614.0	2.17	133.18	5560
68	Truckee [2]) . . .	8.0	622.0	1.74	134.92	5866
69	Summit . . .	15.0	637.0	3.25	138.17	7042
70	Cascade . . .	6.0	643.0	1.30	139.47	6540
71	Tamarack . . .	4.0	647.0	0.86	140.33	6212
72	Cisco	3.0	650.0	0.66	140.99	5911

[1]) Postkutschen von hier nach den im Washoe-Minendistrikte gelegenen Städten: Virginia City (21 englische = 4.55 deutsche Meilen) und Carson City (32 englische = 6.94 deutsche Meilen).

[2]) Postkutschen von hier zu den Seen Tahoe oder Lake Bigler (14 englische = 3.04 deutsche Meilen) und Donner (2 englische = 0.43 deutsche Meilen) und nach der Stadt Sierraville (30 englische = 6.51 deutsche Meilen).

Nr.	Name der Station.	Zwischen- Entfernung in engl. Meilen.	Gesammt- Entfernung in engl. Meilen.	Zwischen- Entfernung in deutschen Meilen.	Gesammt- Entfernung in deutschen Meilen.	Höhe in engl. Fuß.
73	Emigrant Gap	9.0	659.0	1.95	142.94	5300
74	Blue Canon .	5.0	664.0	1.08	144.02	4700
75	China Ranch .	3.0	667.0	0.66	144.68	4359
76	Shady Run .	2.0	669.0	0.42	145.10	4125
77	Alta	4.0	673.0	0.87	145.97	3625
78	Dutch Flat [1] .	2.0	675.0	0.43	146.40	3425
79	Gold Run . .	3.0	678.0	0.66	147.06	3245
80	C. H. Mills .	6.0	684.0	1.30	148.36	3308
81	Colfax [2] . . .	4.0	688.0	0.87	149.23	2448
82	N. E. Mills .	6.0	694.0	1.30	150.53	2116
83	Clipper Gap .	5.0	699.0	1.08	151.61	1785
84	Auburn [3] . .	7.0	706.0	1.52	153.13	1385
85	Newcastle . . .	5.0	711.0	1.08	154.21	930
86	Penryn . . .	3.2	714.2	0.69	154.90	505
87	Pino	3.0	717.2	0.66	155.56	420
88	Rocklin	3.1	720.3	0.67	156.23	269
89	Junction [4] . .	4.0	724.3	0.87	157.10	189
90	Antelope . . .	3.2	727.5	0.69	157.79	180
91	Arcade . . .	7.2	734.7	1.56	159.35	76
92	Sacramento [5] .	8.0	742.7	1.74	161.09	56

[1]) Postkutschen von hier nach der 17 englische = 3.69 deutsche Meilen entfernten Goldminenstadt Nevada in Californien.

[2]) Postkutschen von hier nach den californischen Goldminenstädten Graß Valley (13 englische = 2.82 deutsche Meilen), Nevada (17 englische = 3.69 deutsche Meilen) und nach North San Juan (29 englische = 6.29 deutsche Meilen).

[3]) Postkutschen von hier nach Michigan Bluffs (30 englische = 6.51 deutsche Meilen) und nach Coloma (19 englische = 4.12 deutsche Meilen).

[4]) Von hier führt die California und Oregon Eisenbahn über Lincoln und Wheatland nach der 33 englische = 7.16 deutsche Meilen entfernten Stadt Marysville.

[5]) Vereinigungspunkt der Central-Pacific und der Western-Pacific-Eisenbahn von Californien.

E. Die hauptsächlichsten Stationen auf der Western-Pacific-Eisenbahn von Sacramento bis San Francisco.

Ueber die anderen Verbindungen, die zwischen Sacramento und San Francisco bestehen, siehe Seite 12, Anmerkung 5 und Seite 161—2.

Die mit * bezeichneten Stationen sind in der vierten Abtheilung dieses Buches (Seite 161—188) erwähnt.

Name der Station.	Zwischen-Entfernung in engl. Meilen.	Zwischen-Entfernung in dtsch. Meilen.	Gesammt-Entfernung in engl. Meilen.	Gesammt-Entfernung in dtsch. Meilen.
*1 Sacramento	. .	. .	. .	. .
*2 Brighton	5	1.08	5	1.08
3 Florin	4	0.87	9	1.95
4 Elk Grove	7	1.52	16	3.47
5 Cosumnes	3	0.66	19	4.13
*6 Galt	8	1.73	27	5.86
7 Mokelumne	8	1.73	35	7.59
*8 Stockton	13	2.82	48	10.41
9 Wilson's	8	1.73	56	12.14
*10 San Joaquin Bridge	4	0.87	60	13.01
11 Bantas	4	0.87	64	13.88
12 Ellis	5	1.08	69	14.96
13 Midway	1	0.22	70	15.18
14 Altamont	13	2.82	83	18.00
*15 Livermore	8	1.73	91	19.73
16 San Leandro Junction	29	6.30	120	26.03
17 San Leandro	4	0.87	124	26.90
18 Oakland	9	1.95	133	28.85
19 San Francisco	5	1.08	138	29.93

Ende.

Buchdruckerei von W. Drugulin in Leipzig.

Vom Verfasser des vorliegenden Buches und von seinen Brüdern sind früher erschienen:

A. Bücher:

(Alle Preise sind in Thaler Preußisch-Courant angegeben.)

1. **Results of a scientific mission to India and High Asia**, by Hermann, Adolphe, and Robert de Schlagintweit. With an Atlas of Panoramas, views, and maps. 4 Vols. Leipzig: F. A. Brockhaus, London: Trübner & Co. 1861—6. Preis 106 Thlr. 20 Sgr.

(Ein großer Theil der Karten und landschaftlichen Ansichten, die Prof. Robert v. Schlagintweit zur Erläuterung seiner in Europa und Amerika über Asien gehaltenen Vorträge benutzte, war dem diesem Werke beigegebenen Atlas entnommen.)

2. **Reisen in Indien und Hochasien**: Darstellung der Landschaft, Cultur, Sitten der Bewohner zc. basirt auf die wissenschaftliche Mission von Hermann, Adolph und Robert v. Schlagintweit. Von Hermann v. Schlagintweit-Sakünlünski. 1. Bd. Jena: Herm. Costenoble, 1869. Preis 4 Thlr. 25 Sgr.

3. **Buddhism in Tibet**, by Emil Schlagintweit. With a Folio Atlas of 20 plates and 20 tables of native print in the text. Leipzig: F. A. Brockhaus, London: Trübner & Co. 1863. Preis 14 Thaler.

(Dem diesem Werke beigegebenen Atlas waren die Tafeln großentheils entnommen, deren sich Prof. Rob. v. Schlagintweit zur Erläuterung seiner öffentlichen Vorträge, soweit sie den Buddhismus betrafen, bediente.)

4. **Die Könige von Tibet.** Von Emil Schlagintweit. München. Verlag der königl. Akademie (in Commission bei G. Franz). 1866. Preis 1 Thlr. 20 Sgr.

5. **Die Gottesurtheile der Indier,** von Emil Schlagintweit. München. Verlag der königl. Akademie. 1866. Preis 1 Thlr.

6. **Der spanisch-marokkanische Krieg** in den Jahren 1859 und 1860, von Eduard Schlagintweit. Leipzig: F. A. Brockhaus. 1863. Preis 3 Thlr. 15 Sgr.

(Der Verfasser, der diesen Krieg mitmachte, fiel später als Hauptmann im Bayer. Generalstabe in der Schlacht bei Kissingen am 10. Juli 1866.)

7. **Poetische Bilder aus allen Theilen der Erde.** Ausgewählte Schilderungen deutscher Dichter. Herausgegeben von Robert v. Schlagintweit. Soest: Gustav Hülsemann. 1869. Preis 2 Thlr.

(Eine Zusammenstellung der über dieses Buch erschienenen „Urtheile der Presse in Europa und Amerika" ist franco durch den Verleger, Gustav Hülsemann in Soest, zu beziehen.)

8. **Untersuchungen über die physische Geographie der Alpen.** Mit im Texte befindlichen Holzschnitten, Tafeln und Karten, von Herm. und Adolph Schlagintweit. Leipzig: Johann Ambrosius Barth. 1850. Preis 12 Thlr.

9. **Neue Untersuchungen über die physische Geographie und die Geologie der Alpen.** Von Adolph und Hermann Schlagintweit. Leipzig: T. O. Weigel. 1854. Preis 22 Thlr.

10. **Épreuves des Cartes géographiques** produites par la photographie d'après les Reliefs du Monte Rosa et de la Zugspitze par Adolphe et Hermann Schlagintweit. Leipzig: Johann Ambrosius Barth. 1854. Preis 4 Thlr.

B. Plastische Werke.

1. **Sammlung 275 ethnographischer Köpfe** (Raçentypen) aus Indien und Hochasien. Facsimiles, (vordere Hälfte des Kopfes) nach hohlen Gypsmasken, die über Lebende genommen wurden von Herm., Adolph u. Rob. v. Schlagintweit. Preis der ganzen Sammlung von 275 Individuen (excl. Verpackung und Versendung):
   a) in Metall = 2000 Thaler; in Gruppen von wenigstens 25 Individnen = 8 Thlr. das Stück;
   b) in Gyps (je nach Raçe verschieden getönt) = 348 1/3 Thlr.; von 100 Individuen = 133 1/3 Thlr.

2. **Sammlung von 4 männlichen und 5 weiblichen Indianerköpfen aus den Vereinigten Staaten von Amerika.** Facsimiles, (vordere Hälfte des Kopfes) nach hohlen Gypsmasken, die über Lebende genommen wurden von Prof. Robert v. Schlagintweit. Cöln und Leipzig: Ed. Heinr. Mayer. Preis der 9 Köpfe: (exclus. Verpackung und Versendung) a) in Metall: 72 Thlr. b) in Gyps (getönt) 18 Thlr. Ein einzelner Metallkopf kostet 10 Thlr., ein einzelner Gypskopf 2 1/3 Thlr.

(Nähere Auskunft, sowohl in Beziehung auf die asiatischen als auch auf die amerikanischen Köpfe erklären sich bereit zu ertheilen: die Joh. Ambrosius Barth'sche Verlagsbuchhandlung zu Leipzig; Verlagsbuchhändler Ed. Heinrich Mayer zu Cöln und Leipzig; und die Gebrüder v. Schlagintweit (Adresse: entweder Gießen in Hessen oder Jaegersburg bei Forchheim in Franken.)

3. **Zinkguß-Relief** des Monte Rosa und seiner Umgebungen. Von Ad. und Herm. Schlagintweit. Leipzig: Johann Ambrosius Barth, 1855. Preis 24 Thaler.

4. **Zinkguß-Relief** der Zugspitze und des Wettersteins in den bayerischen Alpen. Von Adolph und Herm. Schlagintweit. Leipzig: Joh. Ambrosius Barth. 1855. Preis 20 Thlr.

C. Photographische Werke.

Stereoskopische Bilder nach den Schlagintweit'schen Reliefen daguerreotypirt im Maßstabe von 1 : 400,000 der Natur. a) Der Monte Rosa und seine Umgebungen. b) Gruppe der Zugspitze und des Wettersteins. Leipzig: Johann Ambrosius Barth. 1855. Preis 3 Thlr.

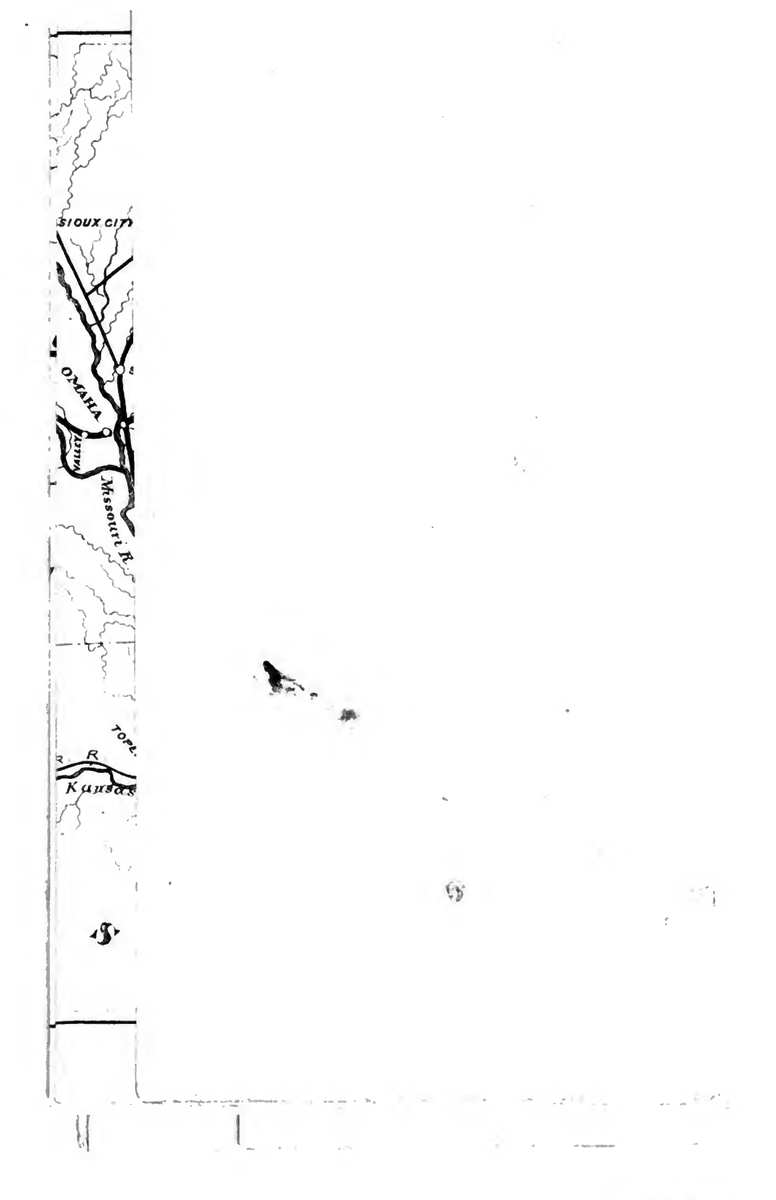
D. Aus dem Gebiete der Technik.

Das Skalenrädchen (Revolving scale), von Hermann von Schlagintweit-Sakünlünski. München: Theodor Ackermann. Preis 1 Thlr. 20 Sgr. Bestellungen für Detailverkauf in Amerika sind zu richten an die Herren Recknagel & Co., 46 Cedar Street, New-York.

(Dieses kleine Instrument ist für Geometer, Kartographen, Feldmesser, Ingenieure, Militärs, Techniker aller Art — auch im gewöhnlichen Hausgebrauch und für Touristen — höchst praktisch; es hat eine sehr bequeme Form und ist auf das Genaueste adjustirt. Es kann dies Meßrädchen zum Messen von beliebig langen, bei dem directen Anlegen eines Maaßstabes vorkommenden Linien auf das Einfachste benutzt werden, und es ist, im Principe seiner Construction, zugleich das einzige, das zum directen genauen Messen krummer Linien sich anwenden läßt. Es ist vom Patent Office der Vereinigten Staaten zu Washington. D. C. am 23. November 1869 unter Nro. 97,138 patentirt worden. Der Erfinder ist geneigt, sofern ihm entsprechende Anerbietungen gemacht werden, sein Patent für die Vereinigten Staaten zu verkaufen. Adresse: entweder Gießen in Hessen oder Jaegersburg bei Forchheim in Franken.)

Die von den Brüdern v. Schlagintweit während ihrer Reisen in Asien gemachten wissenschaftlichen Sammlungen sind auf Jaegersburg (Station Forchheim in Franken, zwischen Bamberg und Nürnberg) aufgestellt und von Mai bis Oktober der allgemeinen Besichtigung zugänglich.

Kataloge nebst Werth- und Preisangabe werden auf Verlangen franco zugesandt.


SIOUX CIT
OMAHA
VALLEY
Missouri R.
R
Kansas

ıſe

ȷen zı

ntw

the D

n.

aber (
beiden
ion de
währe

heyenr
:nung
:ko. G
(über

ıfel

gen zwischen

ntweit.

the District Cou

n.

aber auf eine, we
beiden letztgenannt
ion der Central-P
während die Bede

heyenne und Sacr
rnung zwischen Or
ko. Geht man de
(über Allentown,

ıfel

ıen zwischen

ntweit.

the District Cou

n.

aber auf eine, w
beiden letztgenannt
ion der Central-P
während die Bede

heyenne und Sacr
rnung zwischen Or
lko. Geht man d
(über Allentown,

Schwaighofer.

12









